

Formularz zgłaszania uwag do projektu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)

Lp.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji)	Część, której dotyczy uwaga	Fragment tekstu, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowany zapis	Stanowisko MI
1.	WBdata.pl	<i>Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne Analiza istniejącej infrastruktury – stan na rok 2019 Ewaluacja polskiej sieci transportowej – stan na rok 2019</i>	Strona 111 oraz strona 112. Rysunek 68 oraz Rysunek 69. Jako źródło podane jest Długofalowa prognoza ruchu lotniczego dla Polski z uwzględnieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, IATA Consulting, 2019. Jako autor tych map, nie przekazywałem IATA Consulting praw do nich.	Winno być: Rysunek 68 Źródło: WBdata.pl, https://wbdata.pl/dostepnosc-drogowa-polskich-lotnisk-2015/ Rysunek 69 Źródło: WBdata.pl, https://wbdata.pl/dostepnosc-drogowa-polskich-lotnisk/	Uwaga uwzględniona
2.	SGH Warszawa			Skrót uwagi na podstawie otrzymanego pisma: Uwaga dotyczy zastosowanie nieaktualnych prognoz ruchu z 2019 roku nieuwzględniających wpływu pandemii Covid-19 na transport lotniczy oraz wyzwań jakie stoją przed lotnictwem w związku z europejską i światową polityką ochrony środowiska, polityką klimatyczną oraz strategią transformacji energetycznej. SGH uważa, że prace nad Polityką Lotniczą powinny zostać przedłużone ze względu na konieczność lepszego rozpoznania wskazanych wyżej zjawisk.	Uwaga częściowo uwzględniona, w dokumencie zostaną zaktualizowane prognozy ruchu lotniczego (prognozy są w trakcie aktualizacji)

3.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 116	<p>Analiza wybranych portów regionalnych wykazuje, że większość ruchu lotniczego generowana jest przez przewoźników niskokosztowych lub czarterowych. [...] model funkcjonowania linii niskokosztowych polega na oferowaniu połączeń typu point-to-point [...] plany powstania CPK warunkują konieczność weryfikacji bądź opracowania z uwzględnieniem tzw. „efektu CPK”</p>	<p>Wobec wysokiego zainteresowania połączeniami point-to-point, należy przeprowadzić badania rynku i wytyczyć kierunki rozwoju pod kątem połączeń point-to-point na skalę lokalną (10-100 km – UAM – Urban Air Mobility) oraz regionalną / krajową (100-1000km – AAM – Advanced Air Mobility). NB: W Niemczech, jak i innych państwach europejskich i pozaeuropejskich mają już miejsce działania (publiczne i prywatne) w tym kierunku (np. https://lilium.com/newsroom-detail/why-regional-air-mobility).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) nie dotyczy rozwoju siatek połączeń przewoźników lotniczych, w tym rozwoju połączeń point-to-point oferowanych przez przewoźników lotniczych.</p>
4.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 117	<p>Zakłada się, że dzięki kolei dużych prędkości dojazd z każdej polskiej aglomeracji do CPK i Warszawy zajmie do 2,5 godziny.</p>	<p>Siatka połączeń lokalnych typu AAM może znacznie zredukować czas podróży do najbardziej odległych miejsc, komunikując je między sobą oraz z CPK. Rozwiązanie typu AAM niesie ze sobą korzyści planistyczne i ekonomiczne wynikające z niskich wymogów co do infrastruktury naziemnej. Pytanie powiązane: jak zdefiniowane są „aglomeracje” w kontekście zacytowanego zdania?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona ze względu na poziom ogólności dokumentu. Ze względu na brak uregulowań prawnych dot. aglomeracji, na potrzeby Polityki Lotniczej uznaje się miasto w granicach administracyjnych z najbliższym otoczeniem</p>
5.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 117	<p>Przeniesienie ruchu komercyjnego z lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r.</p>	<p>Jaki wpływ będzie miała ta operacja na mieszkańców Warszawy i osoby odwiedzające Warszawę, które obecnie dojeżdżają do portu Warszawa Okęcie bezpośrednio lub pomijając centrum / dworce, które będą w dalszym ciągu skomunikowane z CPK (np. osoby dojeżdżające bezpośrednim autobusem ze starówki)?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Realizacja projektu CPK zakłada również realizację inwestycji związanych z zapewnieniem szybkiego i optymalnego dojazdu pomiędzy Warszawą a CPK</p>
6.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 117 / część „Lotniska Regionalne”	<p>(cała część „Lotniska Regionalne”)</p>	<p>W wymienionej części pada wiele słusznych uwag dot. rozwoju lokalnych portów lotniczych, m.in. iż równolegle do znaczącego wpływu na korzyść rozwoju gospodarczego oraz mobilności, pojawiają</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. wskazuje na rozwój i wdrażanie nowoczesnych technologii w sektorze transportu</p>

				<p>się kwestie skomunikowania i opłacalności do stopnia, w którym takie porty mogą zostać porzucone przez linie lotnicze i wykorzystywane wyłącznie przez General Aviation, co jest równoważne, w perspektywie co najmniej kilkunastu do kilkudziesięciu lat, z zarezerwowaniem tychże portów dla nielicznej grupy osób dysponujących zasobami finansowymi wystarczającymi aby pokryć koszt wynajmu bądź kupna i utrzymania statku powietrznego.</p> <p>Należy zatem rozważyć znacznie mniej kosztowne i wymagające minimalnej infrastruktury rozwiązania naziemne dla AAM, czyli tzw. „vertiports” – lądowiska, które można porównać z lądowiskami dla helikopterów. Takie lądowiska mogą być skutecznie implementowane nawet w centrach miast i miejscowości, tym samym w dużym stopniu rozwiązując problem ich skomunikowania.</p>	<p>lotniczego. Należy przy tym mieć na uwadze duży stopień ogólności dokumentu, nie wskazujący na konkretne rodzaje nowych technologii jakie mogłyby zostać zaimplementowane przez podmioty rynku lotniczego.</p>
7.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 170-171	<p>Testowane są ekologiczne koncepcje, np. samolotów napędzanych energią słoneczną. Popularne staje się również wykorzystanie biopaliw czy też baterii słonecznych na lotniskach.</p>	<p>Głównymi kandydatami na lotnictwo ekologiczne są obecnie rozwiązania elektryczne (ładowanie naziemne) oraz wodorowe. W kwestii paliw kompatybilnych z obecnymi napędami, za najbardziej odnawialne uznaje się paliwa syntetyczne / słoneczne, które są neutralne w produkcji.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W dokumencie zawarto informacje o potencjalnym rozwoju statków powietrznych napędzanych napędem wodorowym.</p>
8.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 178	<p>Bezzałogowe statki powietrzne</p>	<p>Należy odróżnić drony (statki powietrzne, na pokładzie których nie znajdują się ludzie) od autonomicznych, opcjonalnie pilotowanych i zdalnie pilotowanych statków powietrznych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dokument porusza kwestie bezzałogowych statków powietrznych w sposób ogólny. Planowane jest powstanie oddzielnego dokumentu poruszającego kwestie bezzałogowych statków</p>

					powietrznych w sposób bardziej szczegółowy.
9.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 179	Co więcej, w niektórych krajach prowadzone są także testy mierzące do wykorzystania dronów do transportu ludzi („latające taksówki”).	Drony z definicji nie są przeznaczone do transportu ludzi, zatem należy mówić tu o wehikulach typu UAM (cytowanych dalej w tekście) i AAM. Także często stosowany w odniesieniu do powyższych jest akronim eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing). Kilkaset firm obecnie rozwija tego typu statki powietrzne i wielkość rynku na skalę międzynarodową na najbliższe 10 lat szacuje się w rzędzie wielkości od dziesiątek miliardów do bilionów (10 ¹²) dolarów amerykańskich. Dwie firmy – Joby Aviation (USA) i Lilium (Niemcy) już rozpoczynają certyfikację swoich wehikulów.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na to, że dokument porusza kwestie bezzałogowych statków powietrznych jedynie na dużym poziomie ogólności ze względu na planowane powstanie programu dedykowanemu BSP właściwym miejscem do uszczegółowienia tych kwestii będzie program dot. BSP.
10.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 179	W Strategii podkreślono rolę bezzałogowych statków powierzanych jako elementu bezemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach (Urban Air Mobility)	Sektor UAM i AAM zakłada, co najmniej przez okres wdrożeniowy, obsługę przez wykwalifikowanego pilota. W kolejnej fazie przewiduje się sterowanie zdalne, a dopiero na dłuższą metą pełną automatyzację (wciąż z możliwością zdalnego przejęcia kontroli przez człowieka). Należy uwzględnić ten parametr w kontekście przewidywanej niedostatecznej ilości wykwalifikowanych pilotów.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na to, że dokument porusza kwestie bezzałogowych statków powietrznych jedynie na dużym poziomie ogólności ze względu na planowane powstanie programu dedykowanemu BSP właściwym miejscem do uszczegółowienia tych kwestii będzie program dot. BSP.
11.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 192	Należy mieć na uwadze, że proces produkcji biopaliw, które mają być wykorzystywane w celu ograniczania emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego, nie powinien generować dodatkowych obciążeń dla środowiska naturalnego.	Najlepszą, dostępną od ręki alternatywą nie zagrażającą / zagrażającą w minimalnym stopniu alternatywą są paliwa syntetyczne (synfuels), do których należą m.in. paliwa tworzone z odzyskiwania atmosferycznego dwutlenku węgla i dalszej przeróbki w syntezie Fischera-Tropscha.	Uwaga nieuwzględniona.. Dokument ze względu na swój kierunkowy charakter w sposób ogólny porusza wymienione kwestie.
12.	Konrad Brynda / Eero Inc.	str. 192	Należy założyć, że od ok. 2035 r. powinny być dostępne seryjnie produkowane statki powietrzne zeroemisyjne (o napędzie	Taki horyzont czasowy jest realistyczny. Czynniki wpływające na szybkość wprowadzenia na rynek takich statków	Uwaga nieuwzględniona. Dokument ze względu na swój kierunkowy charakter w sposób

			elektrycznym bądź wodorowym).	powietrznych to m.in. dłuższe procesy certyfikacji dla nowych technologii oraz potrzeby optymalizacji prototypów przed produkcją seryjną, czy też niedostatecznie szybki rozwój technologii, które są w nich wykorzystywane (np. baterie elektryczne). Jako prawdopodobny scenariusz wydaje się rysować przejście przez konfiguracje hybrydowe (spalinowo-elektryczne) i retrofits (adaptacja istniejących modeli statków powietrznych). W pierwszej kolejności wdrażanie tego typu rozwiązań nastąpi na statkach powietrznych krótkiego zasięgu (pierwsze testy mają już miejsce).	ogólny porusza wymienione kwestie.
13.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Dokument cały</i>		Pominięto zupełnie powołanie się na dokument <i>Strategic and Innovation Research Agenda „European Digital Sky” (2020)</i> ; w tekście znajdują się odniesienia do celów tamże zdefiniowanych, ale dokument nie jest nigdzie przywoływany. A przecież ta jest wiele sformułowanych działań w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną oraz cyfryzacja tego obszaru.	Uwaga nieuwzględniona. Pomimo braku bezpośredniego odniesienia się do wskazanego dokumentu, w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i cyfryzacją, w znacznej mierze polityka odnosi się do innych dokumentów związanych z trwającymi pracami nad reformą SES.
14.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Cały dokument</i> str. 149,155 str. 214		Pojawia się skrót SES2+ SES 2+ nigdzie nie rozwinięty, z kontekstu jedynie można wnosić, że mowa jest o partnerstwie instytucjonalnym <i>Integrated ATM</i> (następca programu SESAR) przewidzianym do realizacji w ramach programu Horyzont Europa	Uwaga uwzględniona
15.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Uwagi wstępne</i> Wizja i kontekst opracowania str. 11	<ol style="list-style-type: none"> 1. bezpieczeństwa; 2. ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji; 3. pojemności i przepustowości systemu; 4. efektywności; 5. punktualności; 6. odporności na zakłócenia i ciągłość 	<p><u>Uwaga:</u> Ułożenie celów nie spełnia zasady MECE (Mutually Exclusive – Wzajemnie Wykluczające; Collectively Exhaustive – Łącznie Wyczerpujące) i tak np. cele zdefiniowane w pktcie 2 nakładają się na cele zdefiniowane w pktcie 6,11; podobnie 3 i 12.</p>	Uwaga uwzględniona

			<p>działania;</p> <p>7. konkurencyjności;</p> <p>8. zaosobo- i energo- oszczędności;</p> <p>9. zrównoważonego rozwoju;</p> <p>10. cyfryzacji, w tym automatyzacji, autonomizacji i zastosowań sztucznej inteligencji;</p> <p>11. cyberbezpieczeństwa;</p> <p>12. dostępności i mobilności społecznej;</p> <p>13. polityki mikro- i makro- regionów;</p> <p>14. rozwoju innych gałęzi transportu i sektorów gospodarki;</p> <p>pozyskiwania funduszy europejskich na rozwój polskich podmiotów lotniczych</p>	<p><u>Proponowany zapis: (modyfikacja tekstu)</u></p> <p>1. bezpieczeństwa;</p> <p>2. dostępności w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności społecznej;</p> <p>3. efektywności;</p> <p>4. punktualności;</p> <p>5. odporności na zakłócenia i ciągłość działania w tym cyberbezpieczeństwo;</p> <p>6. konkurencyjności;</p> <p>7. zaosobo- i energo- oszczędności;</p> <p>8. zrównoważonego rozwoju;</p> <p>9. cyfryzacji, w tym automatyzacji, autonomizacji i zastosowań sztucznej inteligencji;</p> <p>10. polityki mikro- i makro- regionów;</p> <p>11. rozwoju innych gałęzi transportu i sektorów gospodarki;</p> <p>pozyskiwania funduszy europejskich na rozwój polskich podmiotów lotniczych</p>	
16.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Wstęp</i> Wizja i kontekst opracowania Str 14</p>	<p>Rysunek 1 „Plany generalne lotnisk”;</p>	<p><u>Uwaga:</u> Z rysunku wynika, że jedynym efektem Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego są „Plany generalne lotnisk”; już zdefiniowane w dokumencie kierunki interwencji wskazują, że mówimy o czymś więcej niż lotniska (przestrzeń powietrzna,). <u>Proponowany zapis: (zamiana tekstu)</u> „Ekosystem cywilnego transportu lotniczego (lotniska, przestrzeń powietrzna, producenci, użytkownicy, klienci)”</p>	Uwaga uwzględniona
17.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą</p>	<p>Za cele strategiczne Polityki Lotniczej można uznać:</p> <p>1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z</p>	<p><u>Uwaga:</u> Przemysł lotniczy to również producenci; ten element sektora lotnictwa cywilnego jest ważnym elementem gospodarki mogącym istotnie stymulować rozwój gospodarczy w kraju <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy dokument porusza kwestie przemysłu lotniczego jedynie w niewielkim zakresie. Szersze spojrzenie na wymienione kwestie jest bądź będzie zawarte w innych programach i strategiach</p>

		do 2040 r.) Cele strategiczne Polityki Lotniczej str.17	poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska; Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.	Za cele strategiczne Polityki Lotniczej można uznać: 1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska; 2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego Wzmocnienie pozycji rynkowej i innowacyjności polskich producentów lotniczych w łańcuchach dostaw, wsparcie inwestycji w przemysł wysokiej technologii stymulujący wzrost gospodarczy kraju.	związanych z rozwojem gospodarki i innowacyjnością.
18.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) str. 17/18</i>	Powyższe cele Polityki Lotniczej odnoszą się do: 1. Stymulacji rozwoju gospodarczego kraju przejawiającej się w dążeniu do: <ul style="list-style-type: none"> wykorzystania i wzmocnienia potencjału wzrostu ruchu lotniczego w Polsce, zapewnienia kluczowej roli Centralnego Portu Komunikacyjnego jako głównego węzła intermodalnego kraju zapewnienia warunków rozwoju linii lotniczych w Polsce zapewnienia przepustowości infrastruktury portów regionalnych zapewnienia odpowiedniej przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez dążenie do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną, maksymalizacji łańcucha wartości sektora lotniczego, poprzez 	<u>Uwaga:</u> Lotnictwo to również producenci. Ten element sektora lotnictwa cywilnego jest ważnym elementem gospodarki mogącym istotnie stymulować rozwój gospodarczy w kraju. Cechuje go duża innowacyjność, generowanie nowych miejsc pracy oraz tworzenie warunków do podnoszenie kompetencji na rynku pracy. Proponujemy uwzględnić ten fakt w postaci dopisania jednego akapitu jak niżej: <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Powyższe cele Polityki Lotniczej odnoszą się do: 1. Stymulacji rozwoju gospodarczego kraju przejawiającej się w dążeniu do: <ul style="list-style-type: none"> wykorzystania i wzmocnienia potencjału wzrostu ruchu lotniczego w Polsce, zapewnienia kluczowej roli Centralnego Portu Komunikacyjnego jako głównego węzła intermodalnego kraju, 	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy dokument porusza kwestie przemysłu lotniczego jedynie w niewielkim zakresie. Szersze spojrzenie na wymienione kwestie jest bądź będzie zawarte w innych programach i strategiach związanych z rozwojem gospodarki i innowacyjnością.

			<p>promowanie rozwoju sektora lotniczego w sposób efektywny kosztowo, a zwłaszcza poprzez usuwanie barier regulacyjnych,</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenia znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw • zapewnieniu warunków rozwoju innych gałęzi usług i przemysłu w oparciu o infrastrukturę lotniskową 	<ul style="list-style-type: none"> • zapewnienia warunków rozwoju linii lotniczych w Polsce • zapewnienia przepustowości infrastruktury portów regionalnych • zapewnienia odpowiedniej przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez dążenie do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną, • wzmocnienia pozycji rynkowej i innowacyjności polskich producentów lotniczych w łańcuchach dostaw i wsparcia inwestycji w przemysł wysokiej technologii stymulujący wzrost gospodarczy kraju. • maksymalizacji łańcucha wartości sektora lotniczego, poprzez promowanie rozwoju sektora lotniczego w sposób efektywny kosztowo, a zwłaszcza poprzez usuwanie barier regulacyjnych, • zwiększenia znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw • zapewnieniu warunków rozwoju innych gałęzi usług i przemysłu w oparciu o infrastrukturę lotniskową 	
19.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Diagnoza stanu transportu lotniczego General Aviation</i> str. 59</p>	<p>Pomimo powyższych trudności oraz biorąc pod uwagę niewielką w skali europejskiej liczbę statków powietrznych GA, w tym tych zarejestrowanych do wykonywania prac lotniczych, funkcjonowanie polskich firm na tym rynku ma kluczowe znaczenie dla rozwoju i bezpieczeństwa kraju. W tym znaczeniu należy wziąć pod uwagę zdolności polskich organizacji do zaprojektowania statku powietrznego dedykowanego do obsługi przewozów z lotnisk GA, którego eksploatacja przyczyni się do eliminacji</p>	<p><u>Uwaga:</u> Wyniki prac badawczych prowadzonych między innymi w ramach projektów:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EPATS: European Personal Air Transportation System, http://epats.eu ▪ SAT-Rdmap: <i>Small Air Transport Roadmap</i>; http://epats.eu/SATRdmp ▪ STMS: <i>System Transportu Małymi Samolotami</i>, projekt NCBR Nr 10-0023-04/2008; <p>wskazują, że w oparciu o małe samoloty można budować komplementarny mod transportowy obsyłający małowycenne potoki</p>	Uwaga uwzględniona

		<p>wykluczenia komunikacyjnego Polaków przy zachowaniu jednoczesnej rentowności prowadzonej działalności.</p> <p>Tym samym obszar ten należy uznać za jeden z filarów rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce i poświęcić mu należytą uwagę. Jednym z koniecznych do zaadresowania obszarów jest zaangażowanie Państwa w uregulowanie rynku GA, w tym zapewnienia partycypacji użytkowników przestrzeni powietrznej w ponoszonych przez lotniska i Państwo kosztach utrzymania służb i zasobów infrastrukturalnych niezbędnych do obsługi tego ruchu.</p>	<p>pasażerski, w szczególności z obszarów wykluczenia wynikających z aktualnej sytuacji lub planowanych inwestycji.</p> <p><u>Proponowany zapis: (modyfikacja tekstu)</u></p> <p>Pomimo powyższych trudności oraz biorąc pod uwagę niewielką w skali europejskiej liczbę statków powietrznych GA, w tym tych zarejestrowanych do wykonywania prac lotniczych, funkcjonowanie polskich firm na tym rynku ma kluczowe znaczenie dla rozwoju i bezpieczeństwa kraju. Dostępne wyniki prac badawczych (projekty współrealizowane przez Sieć Badawczą Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa) dotyczących możliwości biznesowego wykorzystania samolotów GA, wskazują, że małe statki powietrzne mogą stanowić komplementarne rozwiązanie do obsługi małolicznych potoków pasażerskich skutecznie przyczyniając się do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego Polaków przy zachowaniu jednoczesnej rentowności prowadzonej działalności..</p> <p>W tym znaczeniu należy wziąć pod uwagę zdolności polskich organizacji do zaprojektowania statku powietrznego dedykowanego do obsługi przewozów z lotnisk GA.</p> <p>Tym samym obszar ten należy uznać za jeden z filarów rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce aktywnie wspierając budowę i integrację ekosystemu Małego Transportu Powietrznego oraz zwiększenia zaangażowania Państwa w uregulowanie rynku GA, w tym zapewnienia partycypacji użytkowników przestrzeni powietrznej w ponoszonych przez lotniska i Państwo kosztach utrzymania służb i zasobów</p>	
--	--	--	--	--

				infrastrukturalnych niezbędnych do obsługi tego ruchu.	
20.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce Lotniska regionalne str.119</i>	Nowy port lotniczy i lotnisko lokalne, powinno wpisać się w polski oraz europejski system transportu lotniczego i zwiększać konkurencyjność całego systemu transportu lotniczego. Regionalne i lokalne lotniska mogą wpłynąć na zwiększenie poziomu łączności lotniczej (connectivity) regionów.	<p><u>Uwaga:</u> Wyniki prac badawczych prowadzonych między innymi w obszarze wykorzystania małych statków powietrznych (Mały Transport Lotniczy) – patrz odwołania do punktu 6 (powyżej) - obsługujących regionalne i małe lokalne porty lotnicze wskazują, mogą skutecznie obsługiwać małowycenne potoki pasażerskie i towarowe w połączeniach do lotniczych hubów jak i w sieci połączeń point-to-point.</p> <p><u>Proponowany zapis: (dodanie tekstu)</u> Nowy port lotniczy i lotnisko lokalne, powinno wpisać się w polski oraz europejski system transportu lotniczego i zwiększać konkurencyjność całego systemu transportu lotniczego. Regionalne i lokalne lotniska mogą wpłynąć na zwiększenie poziomu łączności lotniczej (connectivity) regionów.</p> <p>Uwzględnienie Małego Transportu Powietrznego (MTP) w koncepcjach rozwojowych tych lotnisk może przyczynić się do lepszego zaspokojenia potrzeb społecznych i gospodarczych przeciwdziałając wykluczeniu transportowemu.</p> <p>Port lotniczy powinien być połączony z węzłami kolejowymi i drogowymi, w tym z systemami informacyjnymi i usługami transportu publicznego, tak aby zapewnić jak największą jego dostępność oraz atrakcyjność dla pasażerów. Polepszenie skomunikowania z transportem kolejowym lub drogowym zwiększą obszar ciężenia lotniska oraz przepływy ruchu pasażerskiego w danym lotnisku.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona

21.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce Lotniska regionalne str-120</i>	Działania do 2040 r.: Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego	<u>Uwaga:</u> Jak w punkcie powyżej. <u>Proponowany zapis: (dodanie tekstu)</u> Działania do 2040 r.: Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego z uwzględnieniem Małego Transportu Powietrznego (MTP)	Uwaga uwzględniona
22.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych Intermodalność str. 145</i>	Dla skomunikowania układów z silnymi ośrodkami centralnymi, takimi jak układ miast Warszawy i Łodzi, optymalnym układem połączeń kolejowych jest model „piasty i szprych”. Jednocześnie dla występującego w Polsce układu dużej liczby ośrodków miejskich średniej wielkości korzystne jest równomierne rozłożenie połączeń. Rozwiązaniem jest uzupełnienie ww. modelu o połączenia obwodowe i bezpośrednie relacje umożliwiające skomunikowanie regionów – tzw. układ „pajęczyny”. Dodatkowo powinny powstać kolejowe połączenia regionalne oraz lokalne połączenia autobusowe (tam, gdzie brak infrastruktury szynowej). Układ w takiej postaci będzie sprzyjać policentryczności rozwoju oraz dostępności komunikacyjnej wszystkich regionów Polski	<u>Uwaga:</u> Komplementarnym elementem poprawiającym skomunikowanie z CPK obszarów potencjalnie silnie zmarginalizowanych transportowo jest wykorzystanie potencjału GA i budowa sieci połączeń z wykorzystaniem małych statków powietrznych (Mały Transport Powietrzny / MTP). Ponadto w stwarza on możliwość budowania sieciowego układu połączeń wewnątrz krajowych między obszarami słabo skomunikowanymi transportem naziemnym, które wpłyną na dostępność i atrakcyjność inwestycyjną oraz na ogólny rozwój gospodarczy tych regionów. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Dla skomunikowania układów z silnymi ośrodkami centralnymi, takimi jak układ miast Warszawy i Łodzi, optymalnym układem połączeń kolejowych jest model „piasty i szprych”. Jednocześnie dla występującego w Polsce układu dużej liczby ośrodków miejskich średniej wielkości korzystne jest równomierne rozłożenie połączeń. Rozwiązaniem jest uzupełnienie ww. modelu o połączenia obwodowe i bezpośrednie relacje umożliwiające skomunikowanie regionów – tzw. układ „pajęczyny”. Dodatkowo powinny powstać kolejowe	Uwaga nieuwzględniona. We wcześniejszej części dokumentu Polityki Lotniczej uwzględniono kwestie związane z MTP.

				<p>połączenia regionalne oraz lokalne połączenia autobusowe (tam, gdzie brak infrastruktury szynowej). Układ w takiej postaci będzie sprzyjać policentryczności rozwoju oraz dostępności komunikacyjnej wszystkich regionów Polski.</p> <p>Komplementarnym rozwiązaniem, w szczególności dla obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym, jest budowa systemu sieci połączeń małymi statkami powietrznymi w oparciu lotniska regionalne oraz przystosowane do tego lądowiska</p>	
23.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych Intermodalność str. 146</i></p>	<p>Działania do 2040 r.: Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie z perspektywą do 2040 r.)</p>	<p><u>Uwaga:</u> Komplementarnym elementem poprawiającym skomunikowanie z CPK obszarów potencjalnie silnie zmarginalizowanych transportowo jest wykorzystanie potencjału GA i budowa sieci połączeń z wykorzystaniem małych statków powietrznych (Mały Transport Powietrzny). Ponadto w stwarza on możliwość budowania sieciowego układu połączeń wewnątrz krajowych między obszarami słabo skomunikowanymi transportem naziemnym. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Działania do 2040 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności transportu kolejowego oraz transportu drogowego do portów lotniczych (działanie z perspektywą do 2040 r.) <p>Budowa ekosystemu transportu małymi statkami powietrznymi jako komplementarnego elementu zintegrowanego transportu intermodalnego w szczególności w odniesieniu do obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. We wcześniejszej części dokumentu Polityki Lotniczej uwzględniono kwestie związane z MTP.</p>

24.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Przemysł lotniczy str. 159</i></p>	<p>Zazwyczaj firmy prowadzą działalność w jednym z czterech istniejących klastrów, do których zaliczane są: „Dolina Lotnicza”, Śląski Klaster Lotniczy, Wielkopolski Klaster Lotniczy, Dolnośląski Klaster Lotniczy.</p>	<p><u>Uwaga:</u> Ogólnokrajowym reprezentantem branży jest Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego. Działa od 2000 roku. <u>Proponowany zapis: (modyfikacja tekstu)</u> Większość z nich jest członkami Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego (SPPL), bądź jednego z czterech klastrów: „Dolina Lotnicza” (Klaster Kluczowy), Śląski Klaster Lotniczy, Wielkopolski Klaster Lotniczy, Dolnośląski Klaster Lotniczy.</p>	Uwaga uwzględniona
25.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Przemysł lotniczy str. 159-160</i></p>	<p>Funkcjonują one przede wszystkim jako producenci i poddostawcy części oraz komponentów dla dużych, często międzynarodowych projektów. Nie jest to model optymalny, bo chociaż wolumen rocznej sprzedaży oscyluje wokół sumy 1 mld euro, to wynik ten mógłby ulec poprawie, gdyż największe zyski płyną z produkcji finalnej. Należy zatem zintensyfikować działania na rzecz zmiany profilu producentów z poddostawców na dostawców zaawansowanych produktów finalnych. W polskim przemyśle lotniczym identyfikuje się ponadto brak intensywnej współpracy z uczelniami technicznymi, instytutami badawczymi i ośrodkami badawczymi. Spowodowane jest to, przede wszystkim, brakiem dostatecznej ilości środków finansowych oraz brakiem pewności wdrożenia innowacyjnych produktów na rynku. Jednocześnie istnieje cały szereg polskich projektów, które przy odpowiednim dofinansowaniu, poprawie connectivity i rozwojowi lokalnych lotnisk oraz ogólnemu</p>	<p><u>Uwaga:</u> O ile diagnoza generalna dotycząca przemysłu jest słuszna, to pozostałe elementy są już dyskusyjne. Dotyczy to zarówno współpracy nauka-przemysł oraz zaawansowani krajowych produktów do wdrożenia na rynek. <u>Proponowany zapis: (modyfikacja tekstu)</u> Funkcjonują one przede wszystkim jako producenci i poddostawcy części oraz komponentów dla dużych, często międzynarodowych podmiotów branży lotniczej. Wolumen rocznej sprzedaży oscyluje łącznie wokół kwoty 1 mld euro. Ze względu na niską pozycję w łańcuchu dostaw nie jest to model optymalny. Koncentracja i intensyfikacja działań mająca na celu podniesieniu pozycji polskich producentów w łańcuchu dostaw globalnych wraz z przejmowaniem odpowiedzialności za zaawansowany produkt umożliwi poprawę istniejącej sytuacji. Automatycznie przeniesie się to na zwiększenie innowacyjności sektora i gospodarki. Symptomatyczne jest również słabe</p>	Uwaga uwzględniona

			<p>rozwojowi General Aviation, mają szansę stać się produktami pożądanymi na rynku polskim oraz konkurencyjnymi na rynkach zagraniczny</p>	<p>powiązanie między polskim przemysłem lotniczym a uczelniami technicznymi, instytutami badawczymi i ośrodkami badawczymi. Słabe jest również zaangażowanie przemysłu w europejskie programy badawcze dedykowane dla sektora lotniczego. Nie sprzyja temu struktura produkcji (niski poziom w łańcuchu dostaw nie generuje istotnego zapotrzebowania na prace badawczo-rozwojowe) oraz niedopasowanie mechanizmów finansowania projektów lotniczych ze środków publicznych (cykl i warunki wsparcia totalnie nieadekwatny do cyklu opracowania i wdrożenia produktów branży lotniczej). Konsekwentne działania w tym zakresie, połączone z rozwojem Małego Transportu Powietrznego (poprawa <i>connectivity</i>), stworzą szansę rozwoju produktów krajowych (GA, UAM), poświadanych na rynku krajowym oraz konkurencyjnych na rynkach międzynarodowych.</p>	
26.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Przemysł lotniczy str. 160</i></p>	<p>Działania do 2030 r.: Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytutami i ośrodkami badawczymi.</p>	<p><u>Uwaga:</u> Konsekwencja zamiany w punktach 12 powyżej) <u>Proponowany zapis: (dodanie tekstu)</u> Działania do 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytutami i ośrodkami badawczymi. <p>Wsparcie budowy branżowego programu sektorowego</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, wykracza poza przyjęty zakres dokumentu.</p>
27.	Sieć Badawcza Łukasiewicz –	<p><i>Kierunek interwencji</i></p>	<p>Sektor GA jako całość nie był przedmiotem kompleksowej polityki publicznej, brakuje</p>	<p><u>Uwaga:</u> Z konkluzją, że sektor GA jako całość nie był</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo</p>

	Instytut Lotnictwa	IV: <i>Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego</i> Rynek General Aviation str. 167	także badań naukowych realizowanych w skali krajowej.	dotychczas przedmiotem kompleksowej polityki publicznej trudno się nie zgodzić. Co do kwestii badań dotyczących tego sektora to już nie bardzo (patrz powyżej uwagi nr 12,13) <u>Proponowany zapis:</u> Sektor GA jako całość nie był przedmiotem kompleksowej polityki publicznej. Wyniki dostępnych badań naukowych wskazują na potencjalne możliwości tkwiące w tym sektorze (Mały Transport Powietrzny). Ich urzeczywistnienie wymaga wypracowania wspólnych i kompleksowych rozwiązań, łączących wszystkich interesariuszy tego sektora. Proponowane rozwiązania pozwalają budować komplementarny system połączeń biznesowych w module „point-to point” oraz obsługę małych potoków pasażerskich i towarowych z potencjalnych obszarów wykluczenia transportowego.	
28.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji</i> IV: <i>Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego</i> Rynek General Aviation str. 167	Działania do 2030 r.: Stworzenie na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego aktualnej otwartej bazy danych opartej o rejestr lotnisk cywilnych i ewidencję lądowisk celem jej wykorzystania przez środowisko lotnicze oraz zainteresowane organy władzy rządowej i samorządowej. Analiza regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań. Rozwój małych lokalnych lotnisk i lądowisk ukierunkowanych na szeroko rozumiany niekomercyjny ruch General Aviation obejmujący również loty biznesowe i prace lotnicze. Analiza dostępności aglomeracji	<u>Uwaga:</u> Komplementarnym elementem poprawiającym skomunikowanie z CPK obszarów potencjalnie silnie zmarginalizowanych transportowo jest wykorzystanie potencjału GA i budowa sieci połączeń z wykorzystaniem małych statków powietrznych (Mały Transport Powietrzny). Ponadto w stwarza on możliwość budowania sieciowego układu połączeń wewnątrz krajowych między obszarami słabo skomunikowanymi transportem naziemnym. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Działania do 2030 r.: Stworzenie na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego aktualnej otwartej bazy danych opartej o rejestr lotnisk cywilnych i ewidencję lądowisk celem jej wykorzystania	Uwaga nieuwzględniona. We wcześniejszej części dokumentu Polityki Lotniczej uwzględniono kwestie związane z MTP.

			<p>warszawskiej dla lotnictwa ogólnego i problematyka pogodzenia wymogów środowiskowych z rosnącym ruchem, w tym konieczność podjęcia analiz przez zainteresowane podmioty związanych z lokalizacją lotniska dedykowanego dla lotnictwa ogólnego w aglomeracji warszawskiej</p>	<p>przez środowisko lotnicze oraz zainteresowane organy władzy rządowej i samorządowej.</p> <p>Analiza regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań.</p> <p>Rozwój małych lokalnych lotnisk i lądowisk ukierunkowanych na szeroko rozumiany niekomercyjny ruch General Aviation obejmujący również loty biznesowe i prace lotnicze.</p> <p>Analiza dostępności aglomeracji warszawskiej dla lotnictwa ogólnego i problematyka pogodzenia wymogów środowiskowych z rosnącym ruchem, w tym konieczność podjęcia analiz przez zainteresowane podmioty związanych z lokalizacją lotniska dedykowanego dla lotnictwa ogólnego w aglomeracji warszawskiej</p> <p>Działania do 2040 r.:</p> <p>Budowa ekosystemu transportu małymi statkami powietrznymi jako komplementarnego elementu zintegrowanego transportu intermodalnego w szczególności w odniesieniu do obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym</p>	
29.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Innowacje str. 171</i></p>	<p>Obszarami technologii, których znaczenie będzie wyraźnie rosnać w najbliższych latach będą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. technologie internetu rzeczy (Internet of Things - IoT); 2. technologie uczenia maszynowego (Machine Learning – ML); 3. technologie oparte o dane (zbiory danych, eksploracja danych, chmura 	<p><u>Uwaga:</u></p> <p>Przemysł z tekście strategii został wskazany jako jeden z ekosystemu lotnictwa cywilnego. Proponowany zakres technologii innowacyjnych zupełnie pomija technologie innowacyjne niezbędne do rozwoju tego elementu ekosystemu (zmniejszeniem emisji środowiskowych w całym życiu produktów)</p> <p><u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u></p>	Uwaga uwzględniona

			<p>obliczeniowa i przetwarzanie danych (Big Data, Data Mining, Cloud Computing); rozszerzona rzeczywistość i sztuczna inteligencja (Augmented Reality, Artificial Intelligence)</p>	<p>Obszarami technologii, których znaczenie będzie wyraźnie rosnać w najbliższych latach będą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. technologie internetu rzeczy (Internet of Things - IoT); 2. technologie uczenia maszynowego (Machine Learning – ML); 3. technologie oparte o dane (zbiory danych, eksploracja danych, chmura obliczeniowa i przetwarzanie danych (Big Data, Data Mining, Cloud Computing); 4. rozszerzona rzeczywistość i sztuczna inteligencja (Augmented Reality, Artificial Intelligence) <p>technologie ograniczające emisję szkodliwe środowiskowo w całym cyklu życia produktów branży lotniczej</p>	
30.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<p><i>Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Innowacje str. 171</i></p>	<p>Rozwój polskiego potencjału badawczo-rozwojowego w zakresie szeroko rozumianej żeglugi powietrznej, obejmujący włączenie do współpracy jednostek naukowych i podmiotów komercyjnych, powinien odbywać się z udziałem PAŻP, która buduje kompetencje w tym zakresie z wykorzystaniem uczestnictwa w programach i partnerstwach dot. komponentu technologicznego Single European Sky.</p>	<p><u>Uwaga:</u> Konsekwencją poprzedniego zapisu jest wprowadzenie analogicznego zapisu jak dla żeglugi powietrznej dla przemysł. Tutaj w pozyskaniu środków na badania i rozwój w programach partnerskich dominującą pozycję na Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa. To on przyjmując rolę lidera Polsce w programie Clean Sky 2 silnie zaakcentował ten sposób pozyskania środków na innowacje mały i średnim firmom branży lotniczej w kraju. I tę rolę chce utrzymać w programie Clean Aviation. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Rozwój polskiego potencjału badawczo-rozwojowego w zakresie szeroko rozumianej żeglugi powietrznej, obejmujący włączenie do współpracy jednostek naukowych i podmiotów komercyjnych, powinien odbywać się z udziałem PAŻP, która buduje kompetencje w tym zakresie z</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zapis wykracza poza ogólny charakter dokumentu</p>

				wykorzystaniem uczestnictwa w programach i partnerstwach dot. komponentu technologicznego Single European Sky. W zakresie prac badawczo-rozwojowych prowadzonych na rzecz obniżenia emisji środowiskowych prace badawczo-rozwojowe rozwijać się będą z udziałem Sieci Badawczej Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa, która buduje kompetencje w tym zakresie z wykorzystaniem uczestnictwa w programach partnerskich dotyczących rozwoju technologii lotniczych w realizowanych w ramach Clean Sky oraz Clean Aviation.	
31.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Innowacje str. 171	Ponadto, realizacja inwestycji związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie stanowiła impuls do rozwoju i zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, drogowego i kolejowego	<p><u>Uwaga:</u> Realizacja celów w zakresie innowacyjności w obszarze badań i rozwoju wymaga zmiany podejścia do sposobu finansowania tychże badań i silnego ich powiązania z potrzebami przemysłu. Aktualnie istniejące mechanizmy wsparcia nie korelują się z specyfiką branży (długi cykl rozwoju i życia produktu). Wprowadzenie dedykowanego mechanizmu jest nieodzownym elementem długoterminowej poprawy sytuacji w tym zakresie.</p> <p><u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Ponadto, realizacja inwestycji związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie pełniła funkcję stymulatora rozwoju oraz zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, jak i drogowego oraz kolejowego. Działania do 2030 r.: Wsparcie budowy branżowego programu sektorowego jako platformy budowy produktów innowacyjnych</p>	Uwaga nieuwzględniona, proponowany zapis wykracza poza przyjęty zakres dokumentu.
32.	Sieć Badawcza	<i>Kierunek</i>	Wspieranie dalszego rozwoju tej nowej i	<u>Uwaga:</u>	Uwaga uwzględniona. MI

	<p>Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa</p>	<p><i>interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Bezzałogowe statki powietrzne str. 180</i></p>	<p>obietującej gałęzi gospodarki wymaga współpracy i działań na polu legislacyjnym, infrastrukturalnym oraz badawczym. Aktualne regulacje krajowe w zakresie dronów pozwoliły na skuteczne i bezpieczne wprowadzenie bezzałogowych statków powietrznych jako nowego „użytkownika” przestrzeni powietrznej. Niemniej jednak rozwój sektora BSP w kierunku urzeczywistnienia koncepcji U-Space, w tym integracja coraz bardziej zautomatyzowanych bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej, w szczególności tej nad miastami i terenami zamieszkałymi, będzie wymagał nowych rozwiązań legislacyjnych, infrastrukturalnych i proceduralnych.</p>	<p>Zagadnieniem, którego brak w dokumencie to budowa i udostępnienia obszarów testowych dla bezzałogowych statków powietrznych. Kwestia ta ma kluczowe znaczenie zarówno dla budowy w pełni funkcjonalnej przestrzeni U-Space oraz budowy komercyjnych usług z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych operujących w tej przestrzeni. Budowa i udostępnienie obszarów testowych będzie budowało kompetencje zarówno po stronie zarządzającego jak i potencjalnych przyszłych użytkowników przestrzeni. <u>Proponowany zapis: (modyfikacja/dopisanie tekstu)</u> Wspieranie dalszego rozwoju tej nowej i obietującej gałęzi gospodarki wymaga wielopłaszczyznowej współpracy, uwzględniającej działania w obszarze legislacji, infrastruktury oraz badawczym. Aktualne regulacje krajowe w zakresie BSP pozwoliły na skuteczne i bezpieczne wprowadzenie bezzałogowych statków powietrznych jako nowego „użytkownika” przestrzeni powietrznej. Niemniej jednak rozwój sektora BSP w kierunku urzeczywistnienia koncepcji U-Space, w tym integracja coraz bardziej zautomatyzowanych bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej, w szczególności tej nad miastami i terenami zamieszkałymi, będzie wymagał nowych rozwiązań legislacyjnych, infrastrukturalnych i proceduralnych. Aktualnie jedną z ważniejszych zidentyfikowanych potrzeb infrastrukturalnych jest budowa, wdrożenie i udostępnienie wszystkim interesariuszom</p>	<p>akceptuje propozycje modyfikacji redakcyjnej tej części tekstu.</p> <p>MI dziękuje za zwrócenie uwagi na kwestie obszarów testowych, szczególnie dotyczące potrzeb infrastrukturalnych wspierających rozwój lotnictwa bezzałogowego zostaną określone w oddzielnym dokumencie o charakterze programowym dotyczącym obszaru bezzałogowych statków powietrznych. W tekście niniejszego dokumentu kwestie dotyczące potrzeb infrastrukturalnych nie będą rozwijane. Warto jednocześnie wskazać, iż jak wynika z informacji posiadanych przez MI, na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w ramach Programu Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów, zostały wyznaczone obszary testowe na potrzeby BSP</p>
--	---	--	--	---	--

				(zarządzający przestrzenią oraz potencjalni jej użytkownicy) obszarów testowych.	
33.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Bezzałogowe statki powietrzne str. 180</i>	Szczegóły dotyczące koncepcji rozwoju lotnictwa bezzałogowego zostaną zawarte w odrębnym dokumencie - programie rozwoju dla obszaru bezzałogowych statków powietrznych. Działania do 2030 r.: Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk	<u>Uwaga:</u> Proponowany zapis odwołuje się do odrębnego dokumentu. Jednak podstawowy fakt z istnienia tego dokumentu (potrzeba zbudowania mapy drogowej dla BSP) powinien znaleźć swoje odzwierciedlenie w niniejszym dokumencie. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Szczegóły dotyczące koncepcji rozwoju lotnictwa bezzałogowego zostaną zawarte w odrębnym dokumencie - programie rozwoju dla obszaru bezzałogowych statków powietrznych. Działania do 2030 r.: Opracowanie krajowej mapy drogowej dla BSP Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk	Uwaga nieuwzględniona. W zakresie rozwoju dronów Polityka Lotnicza, zakłada że obszar ten będzie opisany w innym programowym dokumencie.
34.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju Bezzałogowe statki powietrzne str. 180-181</i>	Działania do 2030 r.: Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk Pełne wdrożenie U-Space w Polsce oraz integracja lotnictwa załogowego i bezzałogowego.	<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmian proponowanych w punkcie powyżej <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Działania do 2030 r.: Zapewnienie rozwoju i stabilnego funkcjonowania infrastruktury teleinformatycznej do zarządzania ruchem BSP w strefach kontrolowanych lotnisk Budowa, wdrożenie i udostępnienie interesariuszom obszarów testowych Pełne wdrożenie U-Space w Polsce oraz integracja lotnictwa załogowego i bezzałogowego	Uwaga nieuwzględniona. Szczegóły dotyczące potrzeb infrastrukturalnych planuje się opisać i rozwinąć w odrębnym dokumencie dotyczącym obszaru bezzałogowych statków powietrznych.
35.	Sieć Badawcza	<i>Kierunek</i>	Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury	<u>Uwaga:</u>	Uwaga częściowo uwzględniona.,

	<p>Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa</p>	<p><i>interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej</i> str. 203</p>	<p>uczestniczą również z pracach Single Sky Committee SSC (Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej), którego zadaniem jest wspieranie Komisji Europejskiej we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej</p>	<p>Zasadniczo cały tekst w omawianym obszarze koncentruje się na aktywności podmiotów branży lotniczej powiązanych z transportem oraz organizacją ruchu lotniczego. Zupełnie pominięto aktywność przedstawicieli przemysłu lotniczego oraz instytucji badawczych na arenie międzynarodowej. Zwarzywszy, że podmioty te są również elementem sektora lotniczego oraz podmiotami kierunków interwencji opisanymi w dokumencie proponujemy uzupełnieniu informacji w tym zakresie. <u>Proponowany zapis: (dopisanie tekstu)</u> Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uczestniczą również w pracach Single Sky Committee SSC (Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej), którego zadaniem jest wspieranie Komisji Europejskiej we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Przedstawiciele polskich przedsiębiorstw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskiego Przemysłu Lotniczego uczestniczą w pracach europejskich stowarzyszeń skupiających kluczowych wytwórców w sektorze lotniczym (ASD, EUROMATE). Przedstawiciel Sieci Badawczej Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa (Ł-ILOT) jest członkiem zarządu stowarzyszeń ACARE i EREA. Przedstawiciele Instytutu biorą czynny udział w grupach roboczych inicjatywy Future Sky realizowanego pod auspicjami stowarzyszenia EREA. Wszystkie wspomniane stowarzyszenia są zaangażowane- w kształtowaniu polityki programowej Komisji Europejskiej w obszarze technologii i transportu lotniczego, w tym programów Clean Sky oraz Clean</p>	<p>Część uwagi jest zbyt szczegółowa.</p>
--	---	---	---	--	---

				Aviation. W obu tych programach aktywnie uczestniczy Ł-ILOT.	
36.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	<i>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej</i> str. 203	Działania do 2030 r.: Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager). gospodarczych (aliansach strategicznych, konsorcjach badawczych, partnerstwach przemysłowych)	<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmian proponowanych w punkcie powyżej. Ponadto w nowej perspektywie partnerstwo SESAR realizowane będzie jako partnerstwo instytucjonalne <i>Integrated ATM</i> <u>Proponowany zapis: (modyfikacja tekstu)</u> Działania do 2030 r.: Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL, ACARE, ASD, EUROMART, EREA) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, Integrated ATM, Clean Aviation,).	Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zakres wykracza poza ogólny charakter dokumentu
37.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 218		<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 20 <u>Propozycja zmiany</u> dodanie wiersza tabeli	Uwaga nieuwzględniona, w zakresie rozwoju dronów Polityka Lotnicza, zakłada że obszar ten będzie opisany w innym programowym dokumencie
				Opracowanie krajowej mapy drogowej dla BSP	
38.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 218		<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 13 <u>Propozycja zmiany</u> dodanie wiersza tabeli	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ wykracza poza zakres dokumentu.
				Wsparcie budowy branżowego programu sektorowego	

						ds. gospodarki	
39.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 221			<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 20 <u>Propozycja zmiany</u> dodania wieszki tabeli		Uwaga nieuwzględniona. Szczegóły dotyczące potrzeb infrastrukturalnych oraz podmiotów zaangażowanych w realizację zadań w tym zakresie, planuje się opisać i rozwinąć w odrębnym dokumencie dotyczącym obszaru bezzałogowych statków powietrznych.
				Budowa, wdrożenie i udostępnienie interesariuszom obszarów testowych		Pełnomocnik ministra właściwego ds. transportu do spraw bezzałogowych statków powietrznych Zarządzający portami lotniczymi Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	
40.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 220	Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager)	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Urząd Lotnictwa Cywilnego Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 22 <u>Propozycja zmiany</u> modyfikacja wieszki tabeli		Uwaga nieuwzględniona ze względu na ogólny charakter dokumentu.
					Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL, ACARE, ASD,	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Urząd Lotnictwa Cywilnego Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Producenci branży	

					EUROMART, EREA) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, Integrated ATM, Clean Aviation,).	lotniczej Ślęć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	
41.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 221			<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 18 <u>Propozycja zmiany</u> dodanie wieszki tabeli		Uwaga nieuwzględniona, ponieważ wykracza poza zakres dokumentu.
				Wsparcie budowy branżowego programu sektorowego jako platformy budowy produktów innowacyjnych	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Urząd obsługujący ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego Urząd obsługujący ministra właściwego ds. gospodarki		
42.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 10. Lista działań do 2040 r. str. 221	Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego.	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego Urząd obsługujący ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego	<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmiany proponowanej w punkcie 8 <u>Propozycja zmiany</u> modyfikacja wieszki tabeli		Uwaga uwzględniona
					Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego z uwzględnieniem Małego Transportu Powietrznego (MTP)	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego Urząd obsługujący ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego	
43.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Tabela 10. Lista działań do 2040 r.			<u>Uwaga:</u> Zmiana jest konsekwencją zmian proponowanych w punktach 10 i 15		Uwaga nieuwzględniona, ze względu na ogólny charakter dokumentu

		str. 223		<p>Propozycja zmiany dodanie wieszaki tabeli</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>Budowa ekosystemu transportu małymi statkami powietrznymi jako komplementarnego elementu zintegrowanego transportu intermodalnego w szczególności w odniesieniu do obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym</p> </td> <td> <p>Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego</p> </td> </tr> </table>	<p>Budowa ekosystemu transportu małymi statkami powietrznymi jako komplementarnego elementu zintegrowanego transportu intermodalnego w szczególności w odniesieniu do obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym</p>	<p>Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego</p>	
<p>Budowa ekosystemu transportu małymi statkami powietrznymi jako komplementarnego elementu zintegrowanego transportu intermodalnego w szczególności w odniesieniu do obszarów o potencjalnie dużym wykluczeniu transportowym</p>	<p>Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu Jednostki samorządu terytorialnego</p>						
44.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	Lista skrótów str. 3-9		<p>ACARE – Aviation Council for Aviation Research and Innovation in Europe – Board member ASD - AeroSpace and Defence Industries Association of Europe <u>EREA – Association of European Research Establishments in Aeronautics</u> EUROMART - Euromart -Industry Management Group Ł-ILOT – Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa MTP – Mały Transport Powietrzny (SAT-Small Air Transport); komponent transportu lotniczego wykorzystujący samoloty GA do przewozu ludzi i towarów</p>	<p>W związku z odrzuceniem wcześniejszej uwagi zawierającej przedmiotowe skróty, uwaga dotycząca rozwinięcia skrótów nie została uwzględniona.</p>		
45.	STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ	Stanowisko SITK RP dotyczące „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w		<p>Poruszone kwestie (pismo ogólne):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brak precyzyjności w zakresie inwestycji CPK • Nieaktualne prognozy • Lotniska regionalne, a CPK • PL LOT 	<p>Stanowisko do przekazanego pisma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dokument ma formę polityki określonej wg Ustawy o zasadach prowadzenia polityki 		

		Polsce do 2030 r		<ul style="list-style-type: none">• GA• PAŻP• Przemysł lotniczy• Polska władza lotnicza	<p>rozwoju z dn. 6 grudnia 2006 roku (Dz. U. z 2021r.poz. 1057)</p> <ul style="list-style-type: none">• Celem Polityki Lotniczej nie jest uzasadnienie projektu CPK, a wpisanie inwestycji w system transportowy kraju• Prognozy ruchu zostaną zaktualizowane.• Odnośnie STMS- Projektodawca uwzględnił tę koncepcję w dokumencie, z zastrzeżeniem uzasadnienia ekonomicznego.• Odnosząc się do zagadnienia liczby pasażerów, którzy zostaną przejęci przez CPK, należy mieć na uwadze, że ostateczne decyzje dot. wyboru portu lotniczego należą do przewoźników lotniczych. Co do zasady zakłada się realizację połączeń długodystansowych z CPK, a porty regionalne będą obsługiwały połączenia point to point, głównie przez LCC.• Kwestia dot. zmniejszenia ruchu lotniczego będzie w sposób naturalny wynikała z poprawy jakości transportu kolejowego
--	--	------------------	--	--	--

					<p>oraz wpisuje się w plany ograniczenia połączeń lotniczych na krótkie odległości (ma to na celu zmniejszenie śladu węglowego).</p> <p>Projektodawca stoi na stanowisku, że to właśnie polski przewoźnik powinien być zbazowany w CPK i to taki przewoźnik powinien budować swoją siatkę połączeń z tego lotniska jak pokazuje przykład Pragi Czeskiej (udziały miał kapitał Koreański, Korean Air uruchomił połączenia do Korei, lecz nie inwestował w rozbudowę sitaki połączeń z Pragi do Europy i w inne regiony świata, nie tworząc dla siebie hubu regionalnego).</p> <ul style="list-style-type: none">• W obszarze GA w piśmie nie znalazły się konkretne propozycje zmian do Polityki Lotniczej, MI podziela niektóre wątpliwości i spostrzeżenia w piśmie autorów, stąd uwzględnienie obszaru GA w projekcie dokumentu. Z tego powodu w polityce lotniczej zakłada się głębsze przeanalizowanie tego obszaru.
--	--	--	--	--	--

					<ul style="list-style-type: none">• Polityka nie ma na celu definiowania rozwoju LUN, ta kwestia została pozostawiona do decyzji na poziomie operacyjnym służb zapewniających służby żeglugi powietrznej.• Zmiany w funkcjonowaniu PAŻP będą wynikały zarówno z konieczności dostosowania się do przepisów UE oraz od decyzji politycznych. Polityka Lotnicza nie będzie definiowała struktury organizacyjnej i formuły funkcjonowania tej instytucji.• Ze względu na charakter dokumentu, kwestie dot. przemysłu lotniczego zostały ujęte na wysokim poziomie ogólności, rozwój przemysłu i innowacyjności wykracza poza przyjęty zakres dokumentu.• Odnoście obszaru Polska Władza Lotnicza, główne zastrzeżenie dot. funkcjonowania PKBWL, przepisy prawa krajowego i unijnego w sposób wystarczający zapewniają niezależność tej instytucji;• PODSUMOWANIE: Polityka Lotnicza jest
--	--	--	--	--	---

					<p>pierwszym dokumentem szeroko traktującym kwestie lotnictwa cywilnego w Polsce, na bazie doświadczeń zdobytych przy jej opracowywaniu oraz późniejszej ewaluacji będzie w przyszłości modyfikowana.</p>
46.	Aviation Consulting Michał Ratajczak	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	<p>Kształcenie podstawowej kadry technicznej (mechanicy obsługi) oparte jest głównie o szkolnictwo w szkołach średnich oraz zajęcia praktyczne w organizacjach obsługowych statków powietrznych. W szkołach średnich od wielu lat funkcjonują tzw. klasy lotnicze, które powstały we współpracy z aeroklubami regionalnymi. W nich uczniowie oprócz nauki przedmiotów ogólnych, zdobywają zawód mechanika lotniczego</p>	<p>Autorzy nie wspomnieli o kursach zawodowych które mogą być organizowane w szkołach zawodowych i współfinansowane ze środków publicznych (w tym z UE). Szkolenia/kursy zawodowe mogą podnosić konkretne kompetencje lub nadawać kwalifikacje osobom kształcącym się w zawodach bezpośrednio związanych z lotnictwem (np. technik mechanik lotniczy, awionik, technik lotniskowych służb operacyjnych etc.) jak i osobom które kształcą się w zawodach związanych z transportem lub w innych zawodach. Np. kursy z obsługi naziemnej dla zawodów takich jak technik logistyk, spedytor lub ekonomista. Z jednej strony pozwoli to zwiększyć atrakcyjność zawodową absolwentów szkół zawodowych, a z drugiej zapewni dopływ pracowników na "mniej wyspecjalizowane" stanowiska pracy (mniej wyspecjalizowane niż mechanicy, piloci, kontrolerzy).</p>	Uwaga uwzględniona
47.	Aviation Consulting Michał Ratajczak		<p>Negatywnym zjawiskiem jest przede wszystkim problem absolwentów o profilu lotniczym w znalezieniu miejsca pracy w swojej branży oraz jednocześnie trudności pracodawców w pozyskaniu</p>	<p>Odpowiedzią na to zjawisko będzie podkreślenie możliwości prowadzenia kursów kwalifikacyjnych podczas zajęć pozalekcyjnych. Pozwoli to na przygotowanie absolwentów pod zapotrzebowanie</p>	Uwaga uwzględniona

			wykwalifikowanych pracowników.	pracodawców.	
48.	Aviation Consulting Michał Ratajczak		Do prawidłowego funkcjonowania systemu kształcenia personelu lotniczego wymagane są dodatkowe inwestycje w profesjonalne centrum symulatorowe (full flight) (np. w ramach grupy PGL), dedykowanego potrzebom polskich przewoźników lotniczych (w tym PLL LOT), wyposażonego w symulatory dla każdego użytkowanego typu samolotu.	Konieczne są również symulatory, makiety oraz pomoce naukowe dla innych niż piloci zawodów. Takie inwestycje mogą być realizowane punktowo w szkołach zawodowych	Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości uwagi w porównaniu do poziomu ogólności dokumentu.
49.	Aviation Consulting Michał Ratajczak		Program nauczania uczelni powinien odzwierciedlać zapotrzebowania przyszłych pracodawców.	Również program nauczania szkół zawodowych kształcących w zawodach związanych bezpośrednio lub pośrednio z lotnictwem powinien odzwierciedlać zapotrzebowania przyszłych pracodawców.	Uwaga uwzględniona
50.	Aviation Consulting Michał Ratajczak		Niezbędne jest wdrażanie innowacyjnych rozwiązań szkoleniowych, uczenie adaptacyjne, zapewnienie dostępu do nowoczesnych technologii, w tym w dziedzinie lotnictwa i obsłudze maszyn (np. nowoczesne symulatory) równoległe do pojawiających się technologii oraz elastyczność harmonogramu szkolenia.	To samo dotyczy szkół zawodowych	Uwaga uwzględniona
51.	Aviation Consulting Michał Ratajczak		Bardzo ważnym elementem jest również posiadanie odpowiedniej, kadry personelu przeprowadzającego proces kwalifikacji do pracy w poszczególnych firmach lotniczych, zwłaszcza na stanowiska personelu lotniczego. Osoby prowadzące takie kwalifikacje powinny posiadać długoletnie doświadczenie w dotychczasowej pracy zawodowej oraz karierze lotniczej, wielokrotnie związanej również z ich pasjami życiowymi	Takie osoby powinny również móc sprawdzać kwalifikację personelu podczas różnych etapów edukacji w tym w ramach Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji. Ministerstwo Infrastruktury powinno wspierać podmioty tworzące kwalifikację w ramach tego systemu oraz inicjować tworzenie potrzebnych, nowych kwalifikacji.	Uwaga zbyt szczegółowa, MI zgodnie z kompetencjami ustawowymi odpowiednio proceduje wnioski, składane za pośrednictwem ZSK.
52.	Aviation Consulting Michał	Wsparcie badań,	W celu dostosowania profilu kształcenia do oczekiwań polskiego rynku pracy wskazana	Taka współpraca wskazana jest również pomiędzy szkołami zawodowymi a	Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt duży poziom

	Ratajczak	edukacji i rozwoju	jest współpraca uczelni z instytucjami, które prowadzą rekrutację przyszłych adeptów - w tym zakresie system kształcenia przyszłych pracowników oraz ich późniejsze zatrudnienie powinny być ze sobą powiązane.	instytucjami które prowadzą rekrutację	szczegółowości uwagi w porównaniu do poziomu ogólności dokumentu.
53.	Port Lotniczy Lublin S.A.	<i>Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce – str. 55</i>	Istnieje tylko pięć lotnisk o istotnym udziale transportu powietrznego cargo: w Warszawie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie.	Istnieje pięć lotnisk o istotnym udziale transportu powietrznego cargo: w Warszawie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie. Do powyższego grona dołączyć może także Port Lotniczy Lublin, który rozpoczął działalność terminala cargo na wiosnę 2021 roku	Uwaga uwzględniona
54.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce – str. 62</i>	Inwestycje w infrastrukturę lotniczą jako czynnik rozwoju gospodarczego kraju i regionów	Inwestycje w infrastrukturę lotniczą portów regionalnych jako czynnik rozwoju gospodarczego kraju i regionów	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na szerszy kontekst użycia pojęcia infrastruktura lotnicza.
55.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce – str. 94</i>	Rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Rzeszów, Łódź, Szczecin Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności – Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.	Rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Rzeszów, Lublin, Łódź, Szczecin Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności – Olsztyn, Zielona Góra, Radom.	Uwaga nieuwzględniona, PL Lublin został celowo wpisany jako dopełniający sieć TEN-T (jeszcze nie został dopisany do sieci TEN-T), jednocześnie PL Lublin dopełnia białą plamę regionu.
56.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Ewaluacja polskiej sieci transportowej – stan na rok 2019 – str. 113</i>	Pomimo zbliżonej siatki połączeń oraz podobnych wyników finansowych sytuacje lotniska w Rzeszowie należy przy tym uznać za korzystniejszą w perspektywie najbliższej dekady ze względu na ścisłe powiązanie portu lotniczego z przemysłem lotniczym umiejscowionym w tzw. „Dolinie Lotniczej” oraz ze względu na istotne znaczenie dla systemu transportowego RP, co zostało wyraźnie podkreślone w koncepcji CPK.”	Z uwagi na zbliżoną siatkę połączeń oraz podobne wyniki finansowe sytuacje obu lotnisk należy ocenić jako równie korzystne w perspektywie najbliższej dekady ze względu na między innymi ścisłe powiązanie portów lotniczych z przemysłem lotniczym, operujące tam terminale cargo oraz ze względu na istotne znaczenie dla systemu transportowego RP, co zostało wyraźnie podkreślone w koncepcji CPK.”	Uwaga nieuwzględniona. W opinii projektodawcy pomimo pewnych podobieństw, zauważa się przewagę jednego z lotnisk.

57.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Lotniska regionalne – str. 118</i>	W związku z tym, konieczne jest wspieranie rozwoju gospodarczego rejonów słabiej rozwiniętych przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej, w tym transportu lotniczego z jednoczesnym zachowaniem rentowności inwestycji w tym zakresie. Inwestycje w zakresie transportu lotniczego powinny być komplementarne wobec istniejącej sieci lotnisk oraz przynosić wartość dodaną nie tylko dla lokalnej społeczności, ale także dla całego systemu istniejących i planowanych portów lotniczych.	W związku z tym, konieczne jest wspieranie rozwoju gospodarczego regionów słabiej rozwiniętych przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej, w tym transportu lotniczego z jednoczesnym zachowaniem rentowności inwestycji w tym zakresie. Inwestycje w zakresie transportu lotniczego powinny być komplementarne wobec istniejącej sieci lotnisk oraz przynosić wartość dodaną nie tylko dla lokalnej społeczności, ale także dla całego systemu istniejących portów lotniczych, jak między innymi Portu Lotniczego Lublin oraz planowanych inwestycji w zakresie budowy nowych portów lotniczych.	Uwaga nieuwzględniona. Akapit odnosi się ogólnie do lotnisk regionalnych, bez wskazywania konkretnych lotnisk.
58.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych – str. 126.</i>	Realizowany w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2007-2013 program modernizacji infrastruktury lotniskowej objął większość najważniejszych polskich portów lotniczych – w Warszawie, Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Rzeszowie, Katowicach, Bydgoszczy i Łodzi.	Realizowany w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2007-2013 program modernizacji infrastruktury lotniskowej objął większość najważniejszych polskich portów lotniczych – w Warszawie, Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Rzeszowie, Katowicach, Bydgoszczy, Łodzi i Lublinie.	Uwaga uwzględniona
59.	Port Lotniczy Lublin S.A	<i>Rynek cargo lotniczego w Polsce – str. 162.</i>	Dalsze znaczące inwestycje w infrastrukturę terminalową planują lotniska w Katowicach oraz Krakowie.	Dalsze znaczące inwestycje w infrastrukturę terminalową planują lotniska w Katowicach, Lublinie oraz Krakowie.	Uwaga uwzględniona
60.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce od str. 64	Prognozy: – „Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.” - „Szacunki, założenia i ustalenia leżące u podstaw wniosków są z natury narażone na znaczną niepewność w zakresie	Uwagi do przedstawionych w dokumencie prognoz w odniesieniu do lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT): • Naszym zdaniem powstanie CPK będzie miało niewielki wpływ na EPKT, jako lotnisko obsługujące głównie wewnętrzny ruch wylotowy z kraju „turystyczno-pracowniczy” oraz w ograniczonym zakresie ruch tranzytowy.	Uwaga częściowo uwzględniona, zaktualizowane prognozy zostaną przedstawione w nowej wersji dokumentu Polityki Lotniczej

			<p>gospodarczym i konkurencyjnym, oraz dużą liczbę nieprzewidziane okoliczności, będących poza kontrolą PPL i IATA.”</p>	<ul style="list-style-type: none">• Prognozy zawarte w Polityce powinny uwzględniać zmiany na rynku lotów pasażerskich wynikające z sytuacji pandemicznej, w tym uwarunkowań związanych z odbudową tego segmentu ruchu• brak uzasadnienia dla przyjętego w Polityce spadku liczby pasażerów aż o 15% w modelu prognostycznym. Wg projektu polityki lotniczej po otwarciu CPK lotnisko EPKT „straci” 1 066 814 pasażerów, a powrót do tego poziomu potrwa aż 10 lat. Analizując strukturę ruchu EPKT i planowany wpływ CPK na kraj z przedstawionym scenariuszem rozwoju i prognoz. Sugerujemy ponowną analizę. Ponadto w założeniu CPK ma stworzyć nowe możliwości wzrostowe w zakresie przewozów pasażerskich.• Nie dzielimy zdania, aby EPKT całkowicie pozbawione zostało przewoźnika sieciowego po uruchomieniu CPK. Największy wpływ na spadek w regionalnych portach lotniczych ma dotyczyć ruchu krajowego (dojazd pasażerów koleją KDP do CPK w zastępstwie przewozów lotniczych), który w EPKT jest jednym z najniższych w Polsce i wynosi jedynie 3% oraz ruchu tranzytowego co stanowi kolejne 3% całości wykonywanych operacji.• Brak uzasadnienia do tak wysokiego, prognozowanego przeniesienia ruchu niskokosztowego z EPKT do CPK w kontekście tranzytowego charakteru i roli CPK. Ponad 40 procent ruchu w EPKT to ruch czarterowy który obsługuje znaczący	
--	--	--	--	---	--

				obszar oddziaływania obejmujący oprócz południowej Polski także Czechy i Słowację, co powoduje, że nie przewidujemy aż takiego ubytku na rzecz CPK operacji i aż tak znaczącego spadek znaczenia śląskiego lotniska w całości tego segmentu ruchu Wnosimy o dokonanie analizy rozkładu ruchu pasażerskiego w Polsce przy założeniu wskaźnika mobilności powyżej 2, z uwzględnieniem portów regionalnych oraz przewidywanego poszerzenia zakresu działania CPK na obsługę Europy Środkowo-Wschodniej.																															
61.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	„Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.” str. 74 oraz „Implikacje dla portów regionalnych” str. 116	str. 74 Tabela 5. – kolumna KTW	Zwracamy się o uwzględnienie dla lotniska EPKT prognoz zweryfikowanych przez ARUP w roku 2020: : <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rok</th> <th>Suma</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>4 843 889</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>1 445 781</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>2 450 000</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>6 347 195</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>6 549 359</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>6 704 162</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>6 938 808</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>7 285 748</td> </tr> <tr> <td>2027</td> <td>7 650 036</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>8 032 537</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>8 434 164</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>8 813 396</td> </tr> <tr> <td>2031</td> <td>9 077 798</td> </tr> <tr> <td>2032</td> <td>9 350 132</td> </tr> </tbody> </table>	Rok	Suma	2019	4 843 889	2020	1 445 781	2021	2 450 000	2022	6 347 195	2023	6 549 359	2024	6 704 162	2025	6 938 808	2026	7 285 748	2027	7 650 036	2028	8 032 537	2029	8 434 164	2030	8 813 396	2031	9 077 798	2032	9 350 132	Uwaga częściowo uwzględniona, zaktualizowane prognozy zostaną przedstawione w nowej wersji dokumentu Polityki Lotniczej
Rok	Suma																																		
2019	4 843 889																																		
2020	1 445 781																																		
2021	2 450 000																																		
2022	6 347 195																																		
2023	6 549 359																																		
2024	6 704 162																																		
2025	6 938 808																																		
2026	7 285 748																																		
2027	7 650 036																																		
2028	8 032 537																																		
2029	8 434 164																																		
2030	8 813 396																																		
2031	9 077 798																																		
2032	9 350 132																																		

				<table border="1"> <tr><td>2033</td><td>9 630 636</td></tr> <tr><td>2034</td><td>9 919 555</td></tr> <tr><td>2035</td><td>10 217 141</td></tr> <tr><td>2036</td><td>10 523 655</td></tr> <tr><td>2037</td><td>10 839 366</td></tr> <tr><td>2038</td><td>11 164 546</td></tr> <tr><td>2039</td><td>11 499 483</td></tr> <tr><td>2040</td><td>11 827 915</td></tr> </table>	2033	9 630 636	2034	9 919 555	2035	10 217 141	2036	10 523 655	2037	10 839 366	2038	11 164 546	2039	11 499 483	2040	11 827 915	
2033	9 630 636																				
2034	9 919 555																				
2035	10 217 141																				
2036	10 523 655																				
2037	10 839 366																				
2038	11 164 546																				
2039	11 499 483																				
2040	11 827 915																				
62.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<p>„Prognozy bazowe - rynek pasażerski – wyniki prognoz” Str. 73 oraz</p> <p>„Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.” str. 74 oraz</p> <p>„Implikacje dla portów regionalnych” str. 116</p>	<p>Str. 73</p> <p>„Oczekuje się, że CPK odciągnie ruch z regionów w momencie jego otwarcia w roku 2028.”</p> <p>oraz</p> <p>str. 116 „Specyfika tych lotnisk jest zatem odmienna od modelu, jaki ma być realizowany w Centralnym Porcie Komunikacyjnym, zakładającego m.in. koncentrację na ruchu dalekodystansowym. CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny Niemniej jednak plany powstania CPK warunkują konieczność weryfikacji bądź opracowania z uwzględnieniem tzw. „efektu CPK...”</p>	<p>Zapisy na stronie 73 i dane w tabeli na str. 74 są sprzeczne z tekstem zamieszczonym na str. 116.</p> <p>Zgadzamy się z zapisem ze str. 116. Natomiast na lotniskach regionalnych gdzie przeważającym użytkownikiem są przewoźnicy czarterowi i niskokosztowi ruch powinien się utrzymywać zgodnie z prognozami każdego z lotnisk.</p> <p>Wnosimy, aby w tabeli 5 na stronie 74 ująć prognozy od portów regionalnych zgłoszonych w ramach konsultacji.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy ruchu lotniczego zostaną zaktualizowane, a zapisy dot. wpływu CPK na regionalne porty lotnicze zostaną odpowiednio zmodyfikowane.</p>																
63.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Wpływ CPK na rozwój transportu intermodalnego str.	Brak w projekcie	Projekt nie zawiera prognoz rozwoju cargo w CPK oraz w portach regionalnych w zależności od jego rodzaju, (cargo na frachtowcach, cargo w samolotach pasażerskich, cargo firm kurierskich, cargo	W związku z uwagą, wraz z późniejszymi zmianami do polityki rozważone zostanie jakby szersze zbadanie cargo z uwzględnieniem kwestii wynikających z uwagi.																

		104/106, oraz Rynek cargo lotniczego w Polsce, str. 160		na RFS, cargo na samolotach czarterowych, czy też poczta). Każdy z tych typów cargo ma swoją specyfikę i różne możliwości rozwoju zarówno w CPK jak i w portach regionalnych.	
64.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Prognozy bazowe - rynek cargo – wyniki prognoz, str. 82	Tabela 7	Brak analiz uwzględniających szybko rosnący rynek -e-commerce, poczty itp. oraz możliwości rozwoju tego segmentu w portach regionalnych. W związku z tym dokument wymaga dodatkowych analiz prognostycznych pod względem rozwoju tego segmentu rynku w portach regionalnych, w tym w EPKT.	W związku z uwagą, wraz z późniejszymi zmianami do polityki rozważone zostanie jakby szersze zbadanie kwestii wynikających z uwagi.
65.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Lotniska regionalne, str. 118	Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. <u>Ich szczególna rola będzie polegała na „dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK. W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, dotyczącymi przygotowania siatki połączeń.</u>	Podstawową rolą i istotą funkcjonowania regionalnych portów lotniczych jest wspieranie rozwoju gospodarczego regionu oraz zapewnienie i poprawę dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców regionu, a także branży turystycznej i biznesu poprzez budowę odpowiedniej infrastruktury lotniczej na potrzeby przewoźników lotniczych zainteresowanych świadczeniem usług transportowych. Zwracamy się o usunięcie wskazanego tekstu. Porty lotnicze są również istotnym pracodawcą, wpływając na rozwój nauki, technologii oraz miejsc pracy.	Uwaga uwzględniona
66.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<i>Strona 22 Strategia Zrównoważo nej i Inteligentnej Mobilności</i> <i>-Strona 193 Nowoczesne technologie</i>	- 2. Tworzenie zeroemisyjnych lotnisk i portów; -Zarządzający portami lotniczymi powinni dążyć do pozyskiwania energii elektrycznej wyłącznie ze źródeł odnawialnych, przyczyniając się w ten sposób do zachowania całkowitej zero emisyjności.	Należy dostosować zapisy w zakresie realnych możliwości osiągnięcia zeroemisyjności dla polskich lotnisk zgodnie z zatwierdzonym 2 lipca 2021r. dokumentem „Polityki energetycznej Polski do 2040r”. Dokument ten wskazuje wyraźnie na konieczność przebudowy całego układu energetycznego w Polsce w zakresie produkcji energii, przesyłu oraz opomiarowania. Opracowanie Polityki	Uwaga nieuwzględniona, dokument wskazuje kierunek w którym powinni dążyć zarządzający portami lotniczymi.

				energetycznej wskazuje, że realne możliwości zeroemisyjności dla gospodarki w Polsce mogą zostać osiągnięte dopiero w roku 2040r.	
67.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Strona 198 Hałas lotniczy	Porty lotnicze, dla których ustanowiono obszary ograniczonego użytkowania są zobowiązane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.), do wypłaty odszkodowań, bądź rekompensat za dostosowanie akustyczne budynków dla właścicieli nieruchomości położonych wewnątrz danych obszarów.	<p>Kluczowym elementem jest brak dostosowania obowiązujących norm hałasowych do realiów panujących aktualnie w środowisku i transporcie. Już kilkakrotnie zwracaliśmy uwagę na fakt, że konsekwencją braku dostosowania aktualnie obowiązujących wskaźników zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014r. poz. 112 t.j.) do obecnych warunków jest rosnąca liczba obszarów ograniczonego użytkowania wokół lotnisk.</p> <p>Uważamy, że obowiązujące przepisy dyskryminują branżę lotniskową i lotniczą w stosunku do innych gałęzi transportu, takich jak transport drogowy, czy kolejowy, na które nie zostały nałożone obowiązki w zakresie prowadzenia stałego monitoringu hałasu (tak, jak ma to miejsce w przypadku branży lotniskowej). Dotychczasowe przepisy zdecydowanie powinny ulec zmianie i powinny pozwolić na możliwość przeniesienia założeń modelowania oraz planowania oddziaływania inwestycji lotniskowych na wyniki uzyskiwane w ramach prowadzonych 24h pomiarów środowiskowych w zakresie hałasu lotniczego.</p> <p>Aktualnie obowiązujące wskaźniki zdecydowanie powinny zostać zmienione w zakresie ruchu lotniczego poprzez podwyższenie dopuszczalnych wartości o co</p>	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ dokument porusza przedmiotową kwestię w sposób wyczerpujący, biorąc pod uwagę ogólny charakter tego dokumentu.

				<p>najmniej 2 dB dla wskaźników LAeqD, LAeqN, LDWN jak i LN. Poza zmianą wartości dopuszczalnych dla wymienionych wskaźników w odniesieniu do hałasu lotniczego kluczowa jest również kwesta zmiany oraz określenie okresów, do których odnoszą się poziomy hałasu lotniczego i określenie ich wartością średniego poziomu dźwięku A, określonego dla długotrwałego przedziału czasu trwającego jeden rok (a nie jak dotychczas, dla jednej doby). W przekazanym dokumencie do konsultacji przedmiotowy temat jest potraktowany bardzo marginalnie, a stanowi kluczowy element w zakresie Polityki rozwoju lotnictwa w Polsce.</p> <p>Naszym zdaniem w dokumencie powinny być wskazane konkretne daty, w których powinno nastąpić usunięcie barier i nieprawidłowości w rozwoju lotnisk.</p>	
68.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<p><i>Plany generalne lotnisk użytku publicznego str. 142</i></p>	<p>„Za koordynację polityki przestrzennej na obszarach bezpośredniego otoczenia lotniska, celem zabezpieczenia terenów pod inwestycje lotniskowe oraz właściwego kształtowania kierunków zabudowy, w sposób jak najmniej eksponowany na oddziaływanie hałasowe związane z lotniskiem <u>odpowiedzialny powinien być zarząd województwa</u>, na którego terenie zlokalizowano lotnisko użytku publicznego. Port lotniczy jest szczególnym przykładem punktowej infrastruktury transportu, której obecność ma wpływ na cały region, nie tylko jego najbliższą okolicę.”</p>	<p>Zwracamy się o bardziej precyzyjne określenie roli, jaką ma pełnić zarząd województwa przy koordynacji polityki przestrzennej wokół lotniska. Należy określić podstawę prawną umocowania do koordynacji polityki przestrzennej lub określić w Tabeli 9 jako cel – uchwalenie tych przepisów. Jako jedno z zadań w zakresie koordynacji inwestycji i planowania przestrzennego w otoczeniu lotniska powinna być koordynacja projektów prowadzonych przez GDDKiA, Zarządy Dróg Wojewódzkich i Powiatowych, PKP PLK, lokalne władze samorządowe. Koordynacja powinna uwzględniać działania mające na celu zabezpieczenie długofalowego rozwoju lotniska, zapewnienia terenów pod dalszą rozbudowę, ochronę przed hałasem dla</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>

				<p>mieszkańców regionu, a także bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeszkód lotniczych, - zagrożeń ze strony dzikich zwierząt i ptaków, - obiektów powodujących oślepienia lub wprowadzających w błąd załogi statków powietrznych, - negatywnego wpływu obiektów na urządzenia radionawigacyjne lub łączności. 	
69.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Wstęp: str. 14 Polityka Lotnicza jako element wizji rozwoju infrastruktury i całego rynku transportu lotniczego	Rysunek 1. Polityka Lotnicza jako element wizji rozwoju infrastruktury i całego rynku transportu lotniczego	W materiale nie uwzględniono tak istotnych elementów jak strategię/politykę rozwoju rynków lotniczych krajów ościennych/sąsiednich oraz strategii/polityki rozwoju znaczących zagranicznych lotnisk i linii lotniczych w kontekście wpływu na pokrywające się obszary oddziaływania/rynki oraz dostępności transportowej w ramach UE swobody przepływu ludzi i towarów.	Uwaga nieuwzględniona. Strategię/politykę rynków lotniczych krajów ościennych zostały przeanalizowane podczas prac nad dokumentem. Założenia i cele polityk/strategii innych krajów mogą być sprzeczne z założeniami naszej polityki lotniczej ze względu na często występujący konflikt interesów.
70.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Wstęp: str. 17	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”	W celach określonych w dokumencie nie ma uwzględnionej potrzeby ujęcia konkurencji kosztowej, która w niniejszej strategii powinna być jedną z przewag konkurencyjnych umożliwiających realizację założeń Polityki szczególnie w kontekście CPK jako regionalnego/środkowoeuropejskiego integratora lotów tranzytowych.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
71.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. od 28	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE i w Polsce	Brak w dokumencie określenia roli narodowego przewoźnika, a także linii lotniczych zarejestrowanych w Polsce, szczególnie w kontekście potencjału wygenerowania nowego ruchu tranzytowego obsługującego Europę Środkowo-Wschodnią.	Uwaga nieuwzględniona, dane Komisji Europejskiej nie wykluczają, iż jednym z kryteriów dla osiągnięcia sukcesów przez huby lotnicze nie może być silna pozycja narodowego przewoźnika.

				<p>„Dane Komisji Europejskiej wskazują, że państwa, w których znajdują się największe huby lotnicze..... Jako możliwe przyczyny takiego stanu rzeczy wskazuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wielkość danej gospodarki, • znaczenie miast, w których zlokalizowane są huby i z których rozważane jest połączenie, • popyt na usługi lotnicze. <p>Nie wskazano, iż najistotniejsza jest strategiczna rola „narodowego silnego przewoźnika bazowego” jako podstawowy element konieczny do włączenia go do grona Największych portów lotniczych w Europie.</p>	
72.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<i>Tabela 9, 10 od str. 210</i>	Tabela 9 Lista działań do 2030 r. Tabela 10. Lista działań do 2040 r.	<p>Zwracamy się, aby w części „Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej” lista działań w tabeli 9 i 10 (od strony 210 projektu) została ponumerowana, podzielona według zadań i kompetencji podmiotów. Lista zadań powinna zawierać „oczekiwany rezultat” – np. uchwalenie nowelizacji ustawy, rozporządzeń lub zawarcie nowych umów handlowych/porozumień. Precyzyjne określenie oczekiwanych celów, przypisanie odpowiedzialności za jego realizację i zamierzonego efektu umożliwi w kolejnych latach łatwiejszą weryfikację funkcjonującej polityki. Lista zadań wymieniona w tabelach 9 i 10 powinna wprost odsyłać do poszczególnych części dokumentu, dla pełniejszego przekazania istoty zagadnienia.</p>	Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości uwagi w porównaniu do poziomu ogólności dokumentu.
73.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	<i>Rynek cargo lotniczego w Polsce Str. 163 oraz</i>	„Istotną przeszkodą stojącą na drodze szybszego rozwoju przewozu ładunków jest niższa niż oczekiwana wydolność służb celnych, sanitarnych, weterynaryjnych czy epidemiologicznych. Ich obecność i	<p>Wśród wymienionych kierunków interwencji wnosimy o uzupełnienie Polityki o zadania w zakresie nowelizacji przepisów dla służb państwowych działających w branży lotniczej. Działania powinny być</p>	Uwaga nieuwzględniona, projektodawca zauważa problem o których mowa w uwadze, jednocześnie dokument ten nie narzuca obowiązku podjęcia

		Tabela 9 str. 210	<p>sprawne funkcjonowanie w portach lotniczych są niezbędne do sprawnego kontrolowania przesyłek. To o tyle istotne, że służby muszą pracować w odrębnych pomieszczeniach, a np. produkty pochodzenia zwierzęcego nie mogą być kontrolowane razem z innymi. Cały towar, który przylatuje do Polski spoza Unii Europejskiej, musi być sprawdzony, a w roku 2021 przepisy ulegną dalszemu zaostrzeniu.”</p> <p>oraz Tabela 9 Lista działań do 2030 r.</p>	<p>ukierunkowane na ułatwianie procedur i czynności kontrolnych odpraw celno-skarbowych dla transportu towarów drogą lotniczą. Umożliwi to dalszy rozwój sieci towarowych połączeń lotniczych do krajów spoza Unii Europejskiej, szczególnie w kontekście wyjścia Wielkiej Brytanii ze struktur Unii Europejskiej, jak i rosnącego udziału wymiany towarów z krajami dalekiego wschodu. Inną służbą działającą w sektorze lotniczym jest Straż Graniczna. Pandemia koronawirusa podkreśliła, jak szczególną rolę pełni ta służba dla czynności kontrolnych na granicy państwa. Należy przeanalizować ponowne objęcie kontroli bezpieczeństwa na lotniskach przez służbę Straży Granicznej lub inną formację zapewnianą przez służby państwowe.</p>	<p>działań legislacyjnych. Nie zależnie od tego, w bieżącej działalności resortu MI podejmowany jest szereg działań celem wsparcia portów lotniczych oraz różnych służb w ich funkcjonowaniu, celem sprawnego przepływu osób i towarów.</p>
74.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie Str.173	<p>„Jednocześnie na zwrócenie uwagi zasługuje występowanie zjawiska tzw. „białych plam” na mapie Polski, odzwierciedlających zupełny brak dostępności jednostek kształcących w wybranych zawodach w niektórych obszarach kraju, z <u>jednoczesnym ich nadmiernym skupieniem w pozostałych (np. województwa śląskie i małopolskie).</u>”</p>	<p>Zwracamy się o zmianę zapisu na następujący: „Jednocześnie na zwrócenie uwagi zasługuje występowanie zjawiska tzw. „białych plam” na mapie Polski, odzwierciedlających zupełny brak dostępności jednostek kształcących w wybranych zawodach w niektórych obszarach kraju. <u>Szkolnictwo branżowe dla lotnictwa powinno być lokalizowane tam, gdzie będzie możliwość prowadzenia praktyk i staży zawodowych, a także późniejsze rozpoczęcie pracy w podmiotach lotniczych.</u></p>	Uwaga uwzględniona
75.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Kierunek interwencji IV lub Kierunek interwencji VI	Brak w projekcie	<p>Polityka lotnicza powinna uwzględniać rolę i zadania nadzoru lotniczego – Urzędu Lotnictwa Cywilnego w planowanym rozwoju lotnictwa.</p>	<p>Nie uwzględniono uwagi. Zakres i kompetencje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego określa Ustawa Prawo Lotnicze</p>

76.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce (str. 59-63) oraz Kierunek interwencji nr VI dotyczący ochrony lotnictwa cywilnego (str. 187-190)	Brak w projekcie	Należy jednoznacznie wskazać, czy pełnienie obowiązków wykonywania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i towarów ma być realizowane przez służby państwowe: Straż Graniczną lub utworzoną nową jednolitą umundurowaną i uzbrojoną formację przeznaczoną do ochrony lotnictwa cywilnego. Takie rozwiązanie wpłynęłoby pozytywnie na poziom ochrony oraz stanowiłoby wzmocnienie podsystemu ochronnego państwa. Powołanie formacji dedykowanej ochronie lotnictwa cywilnego w portach lotniczych wyeliminowałoby również zlecenie przez zarządzających lotniskami przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa firmom zewnętrznym. Powołanie jednolitej formacji mogłoby również ograniczyć wskazane w projekcie zagrożenie, jakim jest podatność branży lotniczej na konsekwencje zdarzeń losowych, takich jak terroryzm czy inne formy aktów bezprawnej ingerencji. Obecność wyspecjalizowanej służby zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa na wypadek pojawienia się potrzeby tymczasowego wprowadzenia kontroli na granicach w strefie Schengen jak to miało miejsce w trakcie pandemii COVID-19.	Uwaga nieuwzględniona, nie zakłada się przywrócenia roli SG w zakresie wykonywania kontroli bezpieczeństwa osób i towarów oraz innych zmian systemowych funkcjonujących w tym obszarze.
77.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeńst	Od str.182	Projekt dokumentu nie odnosi się do służb ratowniczo gaśniczych na lotniskach, a które stanowią znaczący komponent w strukturze lotniska i zapewnieniu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Wraz z planowanym wzrostem ruchu lotniczego należy podążać z wzmocnieniem służb odpowiedzialnych za zabezpieczenie operacji lotniczych. Należy jednoznacznie wskazać, czy	Na obecną chwilę nie zakłada się zmian systemowych w tym obszarze. Niezależnie od pracy nad polityką lotniczą pod kierownictwem MSWiA we współpracy z MI trwają analizy na temat ewentualnych możliwych zmian w obszarze LSRG.

		wa i ochrony w lotnictwie cywilnym		<p>lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza powinna być zapewniana przez zarządzających lotniskami, czy też zapewniana przez Państwo.</p> <p>Wzorem innych państw możliwe są do realizacji następujące scenariusze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stworzenie odrębnej, równoległej do Państwowej Straży Pożarnej (PSP) państwowej służby – jak to ma miejsce np. w Hiszpanii (AENA), Szwecji (Swedavia), Australii (AirService) - stworzenie państwowej służby w ramach PSP – jak np. we Włoszech, Korei Południowej, Grecji, Francji 	
78.	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	Finansowanie transportu lotniczego	Str. 204 :	<p>W kolejnej perspektywie finansowej 2021-2027+3 oraz późniejszych do roku 2040: wyszczególnione/wymienione są jedynie „ewentualne dodatkowe możliwości związane z rozwojem infrastruktury lotniskowej możliwych do finansowania środkami UE” nie określono natomiast polityki strategii państwa wobec pozyskiwania i dystrybucji tych środków oraz pożądanego wspieranych niniejszą polityką kierunków interwencji w sektorze lotniczym, na które będą skierowane docelowo pozyskiwane środki UE zarówno w formie dotacji jak i „preferencyjne środki zwrotne”:</p>	<p>Co do zasady nie przewiduje się bezpośredniego zaangażowania środków finansowych z budżetu centralnego w realizację poszczególnych zadań infrastrukturalnych w lotnictwie. Inwestycje w zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejącej sieci portów lotniczych będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych). Najważniejszym elementem pakietu rozporządzeń związanych z ramami finansowymi UE na lata 2021-2027 z perspektywy realizacji inwestycji na lotniskach istotne jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)</p>

					<p>2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 60), które precyzuje zakres wsparcia, jaki może być realizowany z wykorzystaniem tych funduszy i wyłączenia z tego zakresu .</p> <p>W ostatecznym brzmieniu rozporządzenia w nowej perspektywie finansowej 2021-2027</p> <p>w ramach Polityki Spójności dla portów regionalnych (obsługujących do 3 mln pasażerów rocznie) możliwe będzie finansowanie inwestycji w zakresie bezpieczeństwa ruchu i ochrony na lotniskach, związanych z łagodzeniem oddziaływania lotnisk na środowisko oraz związanych z systemami zarządzania ruchem lotniczym, wynikającymi z programu modernizacji żeglugi powietrznej – SESAR. Szczegółowy zakres wsparcia będzie określony w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko.</p> <p>Ponadto w ramach Instrumentu Łącząc Europę (CEF) ogłoszone będą konkursy przez Europejską Agencję Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska na finansowanie projektów</p>
--	--	--	--	--	--

					wdrożeniowych związanych z realizacją programu modernizacji żeglugi powietrznej – SESAR oraz finansowanie infrastruktury na sieci transportowej TEN-T o podwójnym cywilno-wojskowym przeznaczeniu w ramach komponentu Military Mobility.
79.	Enter Air			<p>Komentarz do Polityki Lotniczej(w wersji skróconej):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ze względu na to, że ciężko jest się oprzeć na wiarygodnych prognozach, należałoby odsunąć w czasie publikację, tak aby można było potwierdzić prognozy jakimikolwiek wiarygodnymi wynikami historycznymi. Obecne założenia przyjęte w dokumencie są nieaktualne (...) 2. Prognozy należy uaktualnić w oparciu o nową wiedzę na temat planów opodatkowania paliwa, kosztów emisji CO2 podatkami „ekologicznymi”, kosztami zatrudnienia, czynników takich jak inflacja i kursy walut oraz czynników popytowych jak na przykład wejścia na szeroką skalę do użycia takich narzędzi jak MS Teams(...) 3. Jako czynnik ryzyka dla powstania Hubu w Polsce należy wziąć pod uwagę wejście na rynek w ciągu ostatnich kilku lat samolotów wąskokadłubowych z przedłużonym zasięgiem, które mogą bez lądowania operować między polskimi portami i portami w USA. Lotniska regionalne w Europie będą mogły w 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Długoterminowe prognozy mogą być niedostępne przez wiele lat, dlatego należy przyjąć najbardziej wiarygodne i dostępne w tym momencie. Dokument zastępujący PRSLiLUN, oczekiwany był przez środowisko lotnicze od wielu lat, a przyjęty harmonogram prac nad niniejszym dokumentem zakłada jego publikację. W miarę otrzymywania najnowszych informacji, w przyszłości planuje się modyfikację Polityki lotniczej. 2. Prognozy zostaną zaktualizowane, natomiast należy zwrócić uwagę, że uwzględnienie niektórych aspektów jest utrudnione. 3. Projektodawca przyjął do wiadomości informację. 4. Powyższemu zadaniu służą zaprezentowane prognozy. 5. Podmioty spełniające warunki określone w

				<p>ten sposób uzyskać połączenia bezpośrednie na kontynent amerykański oraz do Azji. Obserwujemy wiele linii lotniczych wchodzących w ten nowy segment rynku (...)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Podstawowym problemem jaki powinien być zaadresowany w Poityce Rozwoju Lotnictwa jest profilowanie naszego lotnictwa pod potrzeby rynku jaki chcemy obsłużyć. Należy najpierw zdefiniować jakie są potrzeby rynku Europy Wschodniej i jaka jest charakterystyka tego rynku dziś i za 10 lat (...) 5. Polskaze swoim silnym rynkiem wewnętrznym ma wyśmienite warunki do rozwoju jako centrum usług lotniczych dla regionu wschodniej Europy (...) 6. W odniesieniu do haseł „Zielonego ładu” należy postępować bardzo rozsądnie, tak aby uzyskać rzeczywisty efekt ochrony planety przed zwiększeniem emisji CO2 (...) 7. Nie ma żadnego sensu wydawanie pieniędzy na budowę portu w RDO(..) 8. Jeśli chodzi o budowę „Hubu Cargo”, dokument słusznie stwierdza, że należy przede wszystkim pamiętać iż „huby cargo” rozwijają się tam, gdzie istnieje potencjał ruchu w obie strony (nie tylko import). (...) 9. Budowa CPK, czyli dużego lotniska służącego obsłudze Warszawy i regionu to dobry pomysł. Jednak w 	<p>cenniku mogą korzystać z przyznania zniżek, natomiast jeśli system zniżek byłby z jakiegoś względu dyskryminujący zarządzający lotniskiem naraża się spór sądowy i postępowanie KE. MI dostrzega problem, ale należy mieć na uwadze, iż dotacje mają za zadanie przyciągać przewoźników do portów lotniczych.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. MI zauważa, że kwestie ochrony środowiska powinny następować w sposób zrównoważony, uwzględniając także aspekt ekonomiczny. 7. Inwestycja w Port lotniczy Radom jest inwestycją własną Przedsiębiorstwa Polskie Porty Lotnicze. 8. Zgodnie z przyjętymi planami, budowa komponentu lotniczego CPK planowana jest do realizacji w etapach w zależności od rozwoju rynku w przyszłości. 9. MI dziękuje za zgłoszenie uwagi i przyjmuje do decyzji.
--	--	--	--	--	---

				dokumencie brak jest wzięcia pod uwagę ryzyka zapewnienia pracowników do obsługi tak wielkiej infrastruktury (...)	
80.	G.K. Grupa LOTOS S.A.	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Paliwa alternatywne w transporcie lotniczym	Należy podkreślić skalę kosztów związanych z dekarbonizacją lotnictwa. Ceny SAF kształtują się w chwili obecnej na poziomie ok. 2 600 USD/tona, podczas gdy tradycyjne paliwo JET kosztuje ok. 600 USD/t. Przyjmując, że w Polsce sprzedaje się rocznie ok. 1,36 mln litrów paliwa lotniczego JET (dane za 2019 r.), przy proponowanej w projekcie Rozporządzenia metodologii ustalania minimalnego poziomu kary, roczny koszt dla branży wyniesie ok. 88 mln USD od 2025 r. Wraz ze wzrostem ambicji celu w kolejnych latach koszty te będą skokowo rosły.	Uwaga uwzględniona w części. Uzupełniono zapis, iż dekarbonizacja lotnictwa będzie procesem kosztochłonnym ze względu na wysoki koszt SAF.
81.	G.K. Grupa LOTOS S.A.	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Paliwa alternatywne w transporcie lotniczym	Pod znakiem zapytania stoi gotowość branży do wprowadzenia SAF w związku ze stanem rozwoju infrastruktury magazynowej i tankowania. Obecnie branża lotnicza boryka się z niedostatkiem infrastruktury magazynowej dla standardowego paliwa Jet-A1 na lotniskach, zaś magazynowanie lub mieszanie drugiego rodzaju paliwa na lotnisku jest wręcz niemożliwe. Dodatkowo w obecnym otoczeniu prawnopodatkowym, domieszka komponentów powyżej 0,2% do paliwa stanowi produkcję i powinna się odbywać w składzie podatkowym i wymaga koncesji.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełniono o zapis informujący o potencjalnych problemach związanych z rozwojem infrastruktury do magazynowania i tankowania.
82.	G.K. Grupa LOTOS S.A.	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska	Paliwa alternatywne w transporcie lotniczym	W kontekście wprowadzania SAF dla lotnictwa należy zwrócić uwagę także na projektowane zmiany w systemie opodatkowania paliw oraz likwidację	Uwaga uwzględniona w części. Uzupełniono zapis, iż dekarbonizacja lotnictwa będzie procesem kosztochłonnym ze

		w transporcie lotniczym		zwolnień podatkowych dla lotnictwa (projekt dyrektywy ETD). Komisja Europejska planuje zmienić system opodatkowania paliw w taki sposób, że w paliwach będących mieszanką różnych komponentów, każdy komponent będzie opodatkowany wg. własnej stawki. Tradycyjne paliwo JET będzie miało przypisaną wyższą stawkę podatku niż komponent typu SAF, a różnice w opodatkowaniu, sięgają ponad 10 euro za GJ. Powyższe zmiany skutkują koniecznością rozróżnienia, co najmniej na poziomie ewidencji, paliw zrównoważonych i standardowych. Nie należy zapominać również o kwestii różnicy w cenie takich paliw.	względu na wysoki koszt SAF.
83.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 74		Przedstawiana prognoza w tabeli nr 5 nie uwzględnia sytuacji związanej z COVID 19 i jest niezgodna z założeniami Eurocontrol dotyczącymi scenariuszy powrotu ruchu lotniczego (w optymistycznym wariantcie ruch w 2024 powróci do poziomu z 2019r.). Brak rzetelnej prognozy utrudnia ocenę właściwych długofalowych skutków dotyczących tempa rozwoju sektora lotniczego w Polsce oraz nie pozwala w pełni wykorzystać opracowań planistycznych zawartych w dokumencie. Prognoza zawarta w dokumencie, który ma być zatwierdzony w 2021 roku powinna uwzględniać aktualne dane z 2020r.	Uwaga uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane
84.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 94	Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu	Powyższe stwierdzenie w ocenie Zarządzającego Regionalnym lotniskiem Olsztyn- Mazury jest niewłaściwe. Wszystkie cele i wskaźniki stawiane lotniskom regionalnym przez władze Państwowe jak i Komisję Europejską zostały zrealizowane, co	Uwaga nieuwzględniona, nie wszystkie cele i wskaźniki stawiane portom regionalnym zostały osiągnięte. Zadania portu hubowego dotychczas realizował Port Lotniczy Chopina w

			lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszała efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach punkt-punkt.	przyniosło pozytywny efekt i obecnie (przed COVID) przełożyło się na bardzo dużą dynamikę wzrostu połączeń i liczbę obsłużonych pasażerów przyczyniając się do rozwoju zarówno sektora lotniczego jak i całej gospodarki regionalnej i krajowej.	Warszawie, co nie do końca było zgodne z założeniami.
85.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 112		Rysunek 69 brak uwzględnienia Portu Lotniczego- Olsztyn Mazury na mapie rysunek nieaktualny z 2014r.	Uwaga częściowo uwzględniona, nieaktualna mapa została usunięta.
86.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 113	Brak dużych portów lotniczych w północno-wschodniej części kraju stanowi konsekwencję niskiej gęstości zaludnienia, braku większych aglomeracji, a zarazem znaczących ośrodków nowoczesnego przemysłu lub usług hi-tech. Pasażerowie z tych regionów są zmuszeni pokonywać nawet czterogodzinne podróże do Warszawy lub Gdańska. Położenie geograficzne tego ostatniego lotniska wydaje się być bardzo sprzyjające Oprócz Mazur i Podlasia, Port Lotniczy Gdańsk ma duży potencjał przyciągania podróżnych z województwa zachodniopomorskiego, którzy z powodu niewystarczającej oferty szczecińskiego lotniska są zmuszeni rozważać inne miejsce odlotu (Gdańsk, Poznań lub Berlin).	Brak rzetelnej oceny regionu północno-wschodniej Polski, gdyż pominięto Port lotniczy Olsztyn Mazury, które powstał jako najmłodsze lotnisko w Polsce obsługujące połączenia krajowe i międzynarodowe, lotnictwo ogólne oraz Państwowe służąc rozwojowi całego regionu. Lotnisko powstało właśnie na potrzeby wypełnienia białej plamy na mapie Polski. Obszaru, który do czasu powstania lotniska Olsztyn - Mazury pozostawał do tej pory bez lotniska. Port lotniczy powstał jako lotnisko ujęte w PRLiUN stanowiąc uzupełnienie sieci lotnisk regionalnych w Polsce oraz przyczyniając się do rozwoju całego sektora transportu lotniczego. Przed wybuchem Pandemii CoVID 19 Port lotniczy charakteryzował się największą dynamiką wzrostu obsłużonych pasażerów w Polsce (lotnisk regionalnych do 1 min pax). Nasuwa się również pytanie czy to właśnie brak możliwości komunikacyjnych (słabe skomunikowanie kolejowe i drogowe oraz właśnie brak alternatywnych połączeń lotniczych) nie był jedną z przyczyn słabego rozwoju regionu. Powstanie lotniska służyło rozwojowi całego regionu.	Uwaga uwzględniona
87.	Port	Str. 113	Z podobnych przyczyn należy wskazać na	Niezrozumiały fragment. Proszę o	Uwaga nieuwzględniona. PL

	Lotniczy Olsztyn - Mazury		perspektywy rozwoju portu lotniczego Szczecin-Goleniów, którego znaczenie z punktu widzenia polityki transportowej państwa zostało potwierdzone w koncepcji CPK. Owo znaczenie odróżnia sytuację omawianego portu lotniczego od sytuacji innych przynoszących obecnie straty portów lotniczych, w tym w szczególności w Łodzi, Olsztynie, Bydgoszczy i Zielonej Górze. W odniesieniu do wskazanych portów lotniczych analiza zestawienie wydatków na bieżące utrzymanie ww. lotnisk oraz ich amortyzacji w porównaniu do nakładów potrzebnych na remont lub rozbudowę istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej, która na co dzień nie tylko rozszerzałaby strefę oddziaływania większych portów lotniczych, ale również służyłaby innym celom logistycznym.	wyjaśnienie bądź doprecyzowanie. W przypadku Portu Lotniczego Olsztyn- Mazury wydaje się, że sytuacja wygląda zgoła inaczej, rozwój lotniska jest bardzo istotny zarówno w scenariuszu z CPK jak i scenariuszu bez CPK, słabe skomunikowanie całego regionu.	Szczecin - Goleniów, został wskazany m.in. na odległość od CPK.
88.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 118	Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. Ich szczególna rola będzie polegała na „dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK. W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, dotyczącymi przygotowania siatki połączeń.	Powyższa koncepcja stoi w sprzeczności z koncepcją rozwoju kolei szybkich prędkości („szprych”) która miałaby mieć zadanie dowożenia pasażerów do CPK . Przewoźnicy lotniczy uruchamiają połączenia w oparciu o analizy i dane o potencjale danego kierunku wobec tego faktu rola Zarządzających jest zbyt przeceniona i niewłaściwie oceniona.	Uwaga nieuwzględniona, zapis dotyczy połączeń międzynarodowych. Intencja projektodawcy nie było wskazanie, że wszystkie regionalne porty lotnicze będą dowoziły pasażerów do CPK, połączenia będą skorelowane z KDP.
89.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 128	Działania do 2030 r.: Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, restrykcyjnych wymagań sanitarnych, związanych z pandemią COYID-19.	Nieprecyzyjny wniosek. Zarządzający lotniskami podejmowali w tym zakresie stosowne działania celem przywrócenia możliwości bezpiecznego operowania podczas trwania Pandemii Covid 19.	Uwaga uwzględniona

				Sformułowanie nowe, restrykcyjne wymagania są pojęciem wymagającym uszczegółowienia.	
90.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 147	Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i utworzenie dla nich strefy pobierania opłat terminalowych daje również podstawę do ubiegania się o udzielenie przez ministra właściwego do spraw transportu dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem tych służb w przypadku lotów zwolnionych z tych opłat.	Co z lotniskami, które nie znajdują się w żadnej strefie pobierania opłat terminalowych, będą na takich lotniskach wykonywane operacje IFR i YFR objęte zwolnieniem z opłat. Czy dla takich podmiotów nie będą przysługiwały dotacje. Pojawia się problem niejednakowego traktowania podmiotów. Na lotniskach takich również będzie potrzeba zapewniania służb Żeglugi powietrznej (AFIS, MET).	Lotniska, które nie znajdują się w żadnej strefie pobierania opłat terminalowych nie mogą ubiegać się o dotacje za loty zwolnione. Aby móc o takowe się starać, konieczne jest ustanowienie strefy zgodnie z trybem określonym w art. 130e ustawy Prawo lotnicze. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, której koszty mają najwyższy udział w kosztach stanowiących podstawę do obliczania stawki opłat terminalowych dla tej strefy, przeprowadza konsultacje w sprawie strefy pobierania opłat terminalowych z użytkownikami przestrzeni powietrznej korzystającymi z lotniska mającego być objętym daną strefą lub podmiotami reprezentującymi tych użytkowników - co najmniej na miesiąc przed złożeniem wniosku. Następnie uprawniona Instytucja występuje z wnioskiem o zatwierdzenie strefy do ministra właściwego do spraw transportu (obecnie Ministra Infrastruktury). Następnie Minister wszczyna postępowanie administracyjne, w ramach którego m.in. zasięga opinii Prezesa Urzędu (w zakresie wniosku). Finałem jest decyzja

					<p>administracyjna o zatwierdzeniu strefy, jeżeli jest ona ustalona zgodnie z przepisami prawa i Instytucja, została wyznaczona w odniesieniu do przestrzeni powietrznej lotnisk objętych daną strefą pobierania opłat terminalowych albo o odmowie zatwierdzenia strefy.</p> <p>W dalszej kolejności, po zatwierdzeniu stref, niezbędne jest podjęcie działań mających na celu ustalenie stawek opłat terminalowych, zgodnie z procedurą zawartą w art. 130f ustawy Prawo lotnicze.</p> <p>Stawki te podlegają zatwierdzeniu, na wniosek instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Szczegółowe wytyczne w zakresie ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych i zatwierdzania stawek tych opłat, w tym konsultacji stref i stawek, znajdują się w procedowanym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie opłat nawigacyjnych (wydanym na podst. art. 130g ustawy Prawo lotnicze).</p> <p>Brak możliwości ubiegania się o dotacje za loty zwolnione nie stoi w sprzeczności z potrzebą</p>
--	--	--	--	--	--

					zapewniania służb Żeglugi powietrznej (AFIS, MET) na lotniskach nie posiadających strefy pobierania opłat terminalowych. Instytucje te mogą być finansowane na przykład z opłat zawartych w cenniku usług lotniskowych.
91.	Port Lotniczy Olsztyn - Mazury	Str. 163		Rysunek 73 Nie uwzględnia na mapie Portu lotniczego Olsztyn - Mazury który posiada certyfikat oraz stosowne zezwolenia do obsługi towarów i poczty (CARGO)	Uwaga nieuwzględniona, rysunek został usunięty.
92.	Port lotniczy Łódź	Tytuł i zakres dokumentu Uwaga ogólna	<i>Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)</i>	Brak spójności ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT) oraz niezgodność z przepisami znowelizowanej Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju Struktura dokumentu, a co za tym idzie także jego treść nie spełniają przepisów znowelizowanej Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dokument niniejszy, który w myśl ustawy jest polityką publiczną, musi spełniać wymogi art. 21e rzeczony ustawy. Są nimi: 1) wnioski z diagnozy, o której mowa w art. 10a ust. 1, przygotowanej na potrzeby tej polityki, w odniesieniu do dziedziny lub obszaru, którego dotyczy ta polityka; W dokumencie widnieje rozdział pod tytułem „Diagnoza stanu transportu lotniczego”, i obejmuje 38 stron. Jest to wybiórczy obraz pokazujący na podstawie danych za 2019 i częściej nawet lat wcześniejszych sytuację na rynku lotniczym, nie uwzględniając sytuacji jaką spowodował COVID-19. Ewidentnie brakuje wniosków z opisu tej sytuacji. Diagnoza powinna być załącznikiem	Uwaga nieuwzględniona. W piśmie z dn 14 maja 2021 roku, Minister Finansów, funduszy i polityki regionalnej potwierdził, że zakres dokumentu, jest zgodny z art. 21 e ustawy z dn 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwój (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, 2020, z 2020 r. poz. 1378, 2327). Ponadto , potwierdził iż cele i kierunki interwencji polityki są spójne z celami strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, a w szczególności wpisują się w obszar SOR „Transport” i kierunek interwencji „Budowa

				<p>do dokumentu, a nie wykorzystywanym jako rozbudowa jego treści, z założenia prezentowana wybiórczo. Ewentualnie, o czym stanowią przepisy ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w dokumencie powinny znaleźć się jedynie wnioski.</p> <p>2) <i>cele strategiczne w zakresie tej polityki, z uwzględnieniem średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz odpowiedniej strategii, o której mowa w art. 9 pkt 3;</i> Cyt. SZRT s. 93.</p> <p>Cel główny SRT2030 w odniesieniu do transportu lotniczego będzie realizowany poprzez zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju rynku pasażerskiego oraz cargo z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Zwiększenie mobilności tej gałęzi rynku będzie miało miejsce poprzez innowacyjność oraz efektywność transportu lotniczego</p> <p>Cele zaprezentowane w Polityce Lotniczej mówią o</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wytworzeniu konkurencyjnego rynku w Polsce oraz osiągnięciu pozycji europejskiego lideratym samym nie odnoszą się do celu głównego przedstawionego w SZRT. Nie wspominając, że cel pierwszy jest już zrealizowany dzięki wcześniejszym decyzjom rządu polskiego skierowanym na rozwój regionów i tym samym regionalnych portów lotniczych - rynek wewnętrznie jest już bardzo konkurencyjny. Natomiast cel drugi w kontekście poziomu zasobności polskich obywateli, dobrym połączeniem drogowym i kolejowym (Polska nie jest wyspą) i drastycznej różnicy w kulturze dotyczącej	<p>zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce”.</p>
--	--	--	--	---	---

				<p>korzystania przez Polaków z transportu lotniczego pomiędzy Polską a resztą Europy jest nierealny do osiągnięcia w ciągu najbliższej dekady</p> <p>3) kierunki interwencji w zakresie tej polityki, z uwzględnieniem średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz odpowiedniej strategii, o której mowa w art. 9 pkt 3; Kierunki interwencji zostały wprowadzić wymienione Polityce Lotniczej jednak powinny wskazywać zakres działań służących osiągnięciu wyznaczonych celów, które jak wspomniano wcześniej w tym przypadku nie stanowią kontynuacji myśli SZRT. Komentarze do każdego z kierunków interwencji zaprezentowano w dalszej części uwag</p> <p>4) zasady realizacji tej polityki. Brak jest tego elementu w tej Polityce. Podsumowując powyższe, w kontekście wymogów ustawowych prezentowany dokument</p> <ul style="list-style-type: none">a. nie uwzględnia wniosków z diagnozyb. nie uwzględnia zasad realizacji prezentowanej politykic. kierunki interwencji nie wskazują zakresu działań służących osiągnięciu wyznaczonych celów w SZRTd. Cele polityki są nie spójne z SZRT <p>Ponadto w myśl art. 7b wspomnianej ustawy polityka publiczna ma stanowić element polityki rozwoju....., który bezpośrednio z niej wynika.</p> <p>Dokument Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu nie wskazuje konieczności przygotowania takiego dokumentu jak polityka lotnictwa cywilnego. Jest natomiast polecenie opracowania:</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>SZRT s. 98: Na potrzeby realizacji Strategii opracowany zostanie dokument programowy stanowiący wytyczne dla rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce. Dokument ten, uwzględniając nowe prognozy ruchu lotniczego w Polsce, będzie wskazywał kierunki rozwoju infrastruktury lotnisk i A TM w Polsce, oraz będzie stanowił instrument polityki transportowej państwa w zakresie lotnictwa cywilnego.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę dokument „Polityka Lotnicza” nie jest dokumentem programowym i nie nakreśla wytycznych, nie uwzględnia nowych prognoz ruchu lotniczego a jedynie wspomina, że takowe są przygotowane przez instytucje zewnętrzne. Ponadto dokument, który jest dokumentem niższego rzędu niż Strategia jakim jest polityka publiczna nie może obejmować swoim zakresem czasowym okres dłuższy niż wyznacza go dokument strategiczny o czym również jest mowa w znowelizowanej ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (24.06.2021) rozdział 3b, Polityka publiczna Art. 21d.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Polityka publiczna obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju.2. Polityka publiczna może obejmować okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju w przypadku, gdy wynika to ze zobowiązań międzynarodowych. W tym przypadku Polska nie posiada żadnych zobowiązań międzynarodowych w tym obszarze.3. W przypadku gdy polityka publiczna	
--	--	--	--	---	--

				obejmuje okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, w polityce tej wydziela się okres odpowiadający okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju.	
93.	Port lotniczy Łódź	Uwaga ogólna	do całości materiału	W dokumencie, brakuje również wniosków płynących z analizy dotyczącej znaczenia poszczególnych międzynarodowych portów (14) dla rozwoju regionów a tym samym polskiej gospodarki. Taka analiza w takim samym stopniu jak diagnoza stanu rynku lotniczego jest niezbędnym dokumentem - koniecznym do wyznaczenia kierunków polityki państwa w danym obszarze. Co więcej taka analiza powinna stanowić punkt wyjścia dla diagnozy. Wyniki takiej analizy pozwoliłyby ocenić w jakim stopniu i jakiej wartości lotniska w Polsce (również te deficytowe, których jest większość) przyczyniły się i przyczyniają się do rozwoju regionów (wzrostu zatrudnienia, wzrostu inwestycji zagranicznych, produkcji itd.) To z kolei mogłoby wskazać, gdzie decyzje o zbudowaniu lotniska były chybione a gdzie wręcz przeciwnie powinny dalej dynamicznie się rozwijać a gdzie pozostać constans. Czy taka analiza została przygotowana przez MI ew. czy została zlecona?	Analiza nie została zlecona. Dokument nie zawiera oceny funkcjonowania poszczególnych portów lotniczych, nie warunkuje ich dalszej działalności. W przypadku portów lotniczych deficytowych to zarząd spółki wraz z udziałowcami powinien ocenić czy istniejący model spółki jest akceptowalny.
94.	Port lotniczy Łódź	Uwaga ogólna		Mimo, że dokument ten przygotowany został po wybuchu pandemii, w części szczegółowej, tego wydarzenia właściwie w ogóle nie uwzględnia. Brak danych (powszechnie dostępnych) dotyczących wpływu pandemii na rynek dyskwalifikuje cały dokument czyniąc go bezwartościowym, wręcz szkodliwym	Uwaga uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.

				bowiem pokazującym wypaczony kłamiwy obraz rzeczywistości	
95.	Port lotniczy Łódź			Autorzy piszą, że przygotowywanie w czasie pandemii nowych prognoz ruchu wydaje się nierealne oraz że stare prognozy stracily ważność. Co więcej przyznają dalej, że rynek lotniczy, po pandemii ulegnie znacznym, trudnym obecnie do przewidzenia przemianom. Niestety nie znajdujemy informacji, jakie zmiany są przewidywane.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
96.	Port lotniczy Łódź			Zakładając, że autorzy projektu zdają sobie sprawę z ogromnego stanu niepewności, to czy można w takiej sytuacji i to w tempie ekspresowym, podejmować decyzję o uruchomieniu tak gigantycznego i ryzykownego projektu jakim jest CPK? Bez właściwej analizy i danych dotyczących rynku.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie +przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354),
97.	Port lotniczy Łódź	Uwagi ogólne str. 10	<i>Polityka Lotnicza została opracowana w oparciu o wyniki diagnozy stanu transportu lotniczego, sporządzonej na potrzeby przedmiotowego dokumentu przez Ministerstwo Infrastruktury</i>	Zgodnie z nowelizacją ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w dokumencie powinny znajdować się wnioski z tej diagnozy, a sam dokument „Diagnoza” powinien być załącznikiem do polityki i publicznie dostępnym materiałem <i>Art. 21e. Polityka publiczna określa w szczególności: 1) wnioski z diagnozy, o której mowa w art. 10a ust. 1, przygotowanej</i>	Uwaga nieuwzględniona. W piśmie z dn. 14 maja 2021 roku, Minister Finansów, funduszy i polityki regionalnej potwierdził, że zakres dokumentu, jest zgodny z art. 21 e ustawy z dn 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwój (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, 2020, z 2020 r. poz. 1378, 2327).

				<i>na potrzeby tej polityki, w odniesieniu do dziedziny lub obszaru, którego dotyczy ta polityka;</i>	
98.	Port lotniczy Łódź	s. 10 - 11 Uwagi wstępne oraz s. 209	Cały tekst	Brak informacji czemu służy ten dokument, czyli jaki jest jego cel. Tym bardziej, że w jego podsumowaniu na stronie 209 możemy przeczytać, że: <i>Polityka Lotnicza wskazuje wyłącznie pożądane kierunki w jakich powinien rozwijać się rynek transportu lotniczego w Polsce ale nie wskazuje listy konkretnych do realizacji inwestycji. ...działania wskazane w dokumencie mają charakter rekomendacji dla właściwych podmiotów a ich monitoring odbywać się będzie na zasadach dobrowolnej współpracy.</i> Prosimy o wyjaśnienie jaka jest jego rola i czemu on służy. Prosimy o wyszczególnienie działań o których mowa w zdaniu na s. 209 bo wcześniej mowa jest o tym, że polityka nie wskazuje działań a jedynie kierunki.	Uwaga nieuwzględniona. Na wstępie dokumentu przedstawiona została podstawa prawna oraz istota dokumentu.
99.	Port lotniczy Łódź	str. 10	<i>powrót ruchu lotniczego do stanu sprzed wybuchu pandemii (tj. z roku 2019) będzie możliwy nie wcześniej niż przed upływem 4 lat od jej ustąpienia i przywrócenia dotychczasowych warunków i standardów ruchu lotniczego) . Będzie to również determinowane oddziaływaniem czynników zewnętrznych, niezależnych lub niezwiązanych bezpośrednio z sektorem lotniczym.</i>	Założenie prawdziwe, oparte bowiem o badania przeprowadzone przez EASA, IATA, EUROCONTROL. Natomiast nie zostało ono uwzględnione w tezach i propozycjach działań koniecznych dla rozwoju branży.	Uwaga uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.
100.	Port lotniczy Łódź	s. 14	Rysunek 1.	Błąd metodologiczny. Koncepcja CPK uchwalona uchwałą jeszcze przed rewizją Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030), nie potwierdzona dodatkowo Master Planem nie może	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK a jedynie wpisuje projekt w system transportowy

				stanowi dokumentu wpływającego na politykę lotniczą. Nie stanowi bowiem, w myśl ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dokumentu nadrzędnego.	kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). CPK został uwzględniony w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Polityka Lotnicza jest dokumentem niższego rzędu niż SRT.
101.	Port lotniczy Łódź	s. 14 pod rysunkiem	<i>Polityka Lotnicza jest także dokumentem nieobligatoryjnym o charakterze pomocniczym w stosunku do kluczowych dokumentów państwa w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej i transportowej, takich jak SRT2030 i SOR obejmującym swoim przedmiotem szerokie spektrum zagadnień związanych z rozwojem lotnictwa cywilnego w Polsce</i>	Co to oznacza, że polityka jest dokumentem nieobligatoryjnym? Nie obligatoryjnym dla strony rządowej czy dla wskazanych podmiotów, których ona dotyczy? Po co tworzyć dokument nie obligatoryjny dla nikogo? Brak konsekwencji w kontekście zapisów znajdujących się w dalszej części dokumentu, gdzie mowa jest, że ten dokument będzie punktem odniesienia dla zarządzających lotniskami przy przygotowaniach planów generalnych.	Uwaga częściowo uwzględniona, fragment Polityki Lotniczej został zmodyfikowany.
102.	Port lotniczy Łódź	s. 14	Polityka Lotnicza ma również identyfikować potrzeby podmiotów prawa handlowego, prowadzących działalność gospodarczą i inną w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Przez wskazanie na szczeblu dokumentów strategicznych kierunków i priorytetów może również ułatwiać pozyskiwanie	A jednak nie identyfikuje. W jaki sposób ma ułatwić pozyskanie środków inwestycyjnych, zakładając, o czym również mowa w tym dokumencie, że środków unijnych na inwestycje infrastrukturalne nie będzie?	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z przedstawionym pod koniec maja 2018 r. przez Komisję Europejską pakietem rozporządzeń na perspektywę finansową Unii Europejskiej 2021-2027, w nowym okresie

			środków inwestycyjnych przez te podmioty,		<p>programowania, państwa członkowskie zostały zobowiązane w ramach polityki spójności do wypełnienia tzw. warunków podstawowych – horyzontalnych oraz tematycznych. W ramach warunków tematycznych ustalony został również warunek dla sektora transportu, tj. „kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie”. Warunek będzie uznany przez Komisję Europejską za spełniony, jeżeli spełnionych zostanie 9 kryteriów, określonych dla tego warunku.</p> <p>Stosownie do informacji przekazywanych przez Komisję Europejską, do uznania wskazanych kryteriów za spełnione niezbędne jest opracowanie 14 dokumentów sektorowych, obejmujących perspektywę do 2030 r. Do tych dokumentów zaliczony został między innymi PRSLiLUN, w formie aktualizacji bądź nowego dokumentu programowego w zakresie rozwoju transportu lotniczego. Polityka Lotnicza stanowi zatem spełnienie warunku podstawowego, określonego przez Komisję Europejską.</p>
103.	Port lotniczy Łódź		Polityka Lotnicza określając na poziomie strategicznym kierunki i strukturę ramową rozwoju lotnictwa, będzie stanowiła podstawowy dokument odniesienia przy	Jak to możliwe jeśli dokument ten jest „nieobligatoryjny” s. 209 W jaki sposób dokument niezgodny z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju	Uwaga nieuwzględniona. W piśmie z dn. 14 maja 2021 roku, Minister Finansów, funduszy i polityki regionalnej potwierdził, że zakres

			zatwierdzaniu przez ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie art. 55 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą - Prawo lotnicze”, planów generalnych lotnisk użytku publicznego pod kątem ich zgodności z polityką transportową kraju. W tym zakresie stanowić będzie niejako wytyczne dla zarządzających lotniskami, co do zakresu planów generalnych przy ich opracowywaniu oraz aktualizacji.	może być dokumentem odniesienia do czegokolwiek? Prosimy o wyjaśnienia	dokumentu, jest zgodny z art. 21 e ustawy z dn 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwój (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, 2020, z 2020 r. poz. 1378, 2327).
104.	Port lotniczy Łódź	s. 14/15	Polityka Lotnicza powstała przy czynnym współudziale szerokiego grona interesariuszy, w szczególności przy udziale zarządzających lotniskami (użytku publicznego, i użytku wyłącznego, certyfikowanych i niepodlegających certyfikacji), użytkowników infrastruktury lotnisk i przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, przedstawicieli lotnictwa ogólnego i komercyjnego oraz społecznych organizacji i stowarzyszeń lotniczych.	Poprosimy o udokumentowanie tego współudziału, bowiem ani poszczególni zarządzający lotniskami ani Związek Regionalnych Portów Lotniczych nie otrzymali zaproszenia do pracy nad dokumentem pod nazwą „Polityka Rozwoju Lotnictwa cywilnego...” Sam rejestr lotnisk cywilnych prezentuje 65 podmiotów. Poprosimy o dowody na współtworzenie dokumentu. Tym bardziej, że na s. 15 jest mowa, że „Prace nad Polityką Lotniczą były prowadzone w wyjątkowo trudnym dla branży lotniczej czasie pandemii COV/D-19.”	Uwaga nieuwzględniona. W 2019 r. i 2020 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyły się dwa spotkania ws. opracowania Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. W spotkaniach udział wzięli m.in. przedstawiciele ZRPL, w tym przedstawiciele Portu Lotniczego Łódź. Po pierwszym spotkaniu MI otrzymało z ZRPL materiały dot. proponowanego przyszłego zakresu Polityki. Natomiast po drugim spotkaniu, na prośbę MI o wsparcie procesu opracowania Polityki lotniczej i przekazanie danych niezbędnych do opracowania dokumentu, Ministerstwo otrzymało materiał od ZRPL, zawierający m.in. informacje dotyczące Portu Lotniczego w Łodzi.
105.	Port lotniczy Łódź	s.15	Z uwagi na fakt, że znaczna część celów rozwoju transportu lotniczego w Polsce zostanie zrealizowana w horyzoncie czasowym dłuższym niż do 2030 r.	Sprzeczne z SZRT z 2019 r. (wcześniej SRT), gdzie CPK ma zostać zrealizowany do 2027 r.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z Koncepcją CPK realizacja przedsięwzięć składających się na komponent lotniskowy jest

			wskazano również najważniejsze działania konieczne do podjęcia w perspektywie do 2040 r. Należą do nich przede wszystkim kapitałochłonne i czasochłonne inwestycje w infrastrukturę transportową, w tym w szczególności związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz związaną z nim infrastrukturą i systemami innych gałęzi transportu.		przewidziana do końca 2027 r. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych składających się na komponent kolejowy ma nastąpić do końca 2034 r., obejmując dwie perspektywy finansowe UE.
106.	Port lotniczy Łódź		Prace nad Polityką Lotniczą były prowadzone w wyjątkowo trudnym dla branży lotniczej czasie pandemii COVID-19. To szczególna okoliczność towarzysząca pracom, kiedy podmioty prowadzące w szczególności działalność na rynku świadczenia obsługi ruchu oraz przewozu lotniczego będąc zmuszone praktycznie do znaczącego ograniczenia skali swojej działalności, podjęły współdziałanie przy tworzeniu wizji przyszłości polskiego lotnictwa.	Uwaga analogiczna do uwagi 8., zapis mija się z prawdą.	Uwaga częściowo uwzględniona, przedmiotowy zapis został częściowo zmodyfikowany.
107.	Port lotniczy Łódź		Do czasu zakończenia prac nad Polityką Lotniczą nie było możliwe określenie przedziału czasu, w którym nastąpi powrót branży lotniczej do funkcjonowania na poziomie i w skali sprzed wybuchu pandemii COVID-19.	Zdanie nie jest prawdziwe w kontekście informacji we wstępie dokumentu (s. 10): „przyjęto jako bazowe prognozy rozwoju rynku lotniczego opracowane przez <i>Urząd Lotnictwa Cywilnego w 2017 r, prognozy EUROCONTROL STATFOR z 2020 r. oraz prognozy IATA opracowane w 2020 r. na zlecenie przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”, zwanego dalej „PPL”.</i> <i>Jednocześnie przyjęto założenie, że powrót ruchu lotniczego do stanu sprzed wybuchu pandemii (tj. z roku 2019) będzie możliwy nie wcześniej niż przed upływem 4 lat od jej ustąpienia i przywrócenia dotychczasowych warunków i standardów ruchu lotniczego”</i>	Uwaga częściowo uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.
108.	Port lotniczy Łódź	s. 16	<i>Celem głównym niniejszego dokumentu jest</i>	Kierunki powinny wskazywać rozwój rynku a	Uwaga uwzględniona.

			<i>wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się potencjał rynku lotniczego w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski.</i>	nie rozwój potencjału rynku. Błąd logiczny. Potencjał z założenia jest stały lub można mówić o jego braku. A nawet gdyby potencjał miałby się rozwinąć wcale nie musi oznaczać rozwoju rynku i tym samym sytuacja będzie constans.	
109.	Port lotniczy Łódź	s. 16	<i>Rozwój infrastruktury transportu lotniczego stanowi istotny czynnik do właściwego i intensywnego rozwoju gospodarki, która jest uzależniona od sprawnego przepływu towarów i pasażerów</i>	Błąd logiczny. Rozwój jakiegokolwiek infrastruktury bez możliwości jej wykorzystania nie przyczyni się do rozwoju gospodarki. Wręcz przeciwnie Nieprzemyślany rozwój infrastruktury przyczyni się do błędnego wydatkowania środków i w dalszej konieczności do wydatkowania kolejnych pieniędzy na jej utrzymanie.	Uwaga uwzględniona.
110.	Port lotniczy Łódź	s. 17	<i>cel 2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.</i>	Cel wykracza ponad cel Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu. Nie jest możliwe w ciągu dekady jego zrealizowanie, zakładając że obecnie (przed pandemią) współczynnik korzystania z usług przewozów pasażerskich wynosił 1,1 wobec średnie UE ponad 2,3% a w niektórych krajach Holandia, Niemcy - prawie 4%. Również Brexit oraz COVID w ciągu 4 kolejnych lat zmniejszy popyt Polaków odpowiednio na ten kierunek i również do pozostałych rynków. W dokumencie brak jest odpowiedzi jak taki cel osiągnąć.	Uwaga nieuwzględniona. Wszystkie określone kierunki i działania mają przyczynić się m.in. do osiągnięcia wskazanego celu. W opinii Ministerstwa Infrastruktury silna pozycja transportowa Polski wpisuje się w SRT.
111.	Port lotniczy Łódź	s. 17	<i>zapewnienia kluczowej roli Centralnego Portu Komunikacyjnego jako głównego węzła intermodalnego kraju i preferowanego węzła lotniczego dla Regionu Europy Środkowo-Wschodniej, a co za tym idzie stworzenie dalszych warunków do rozwoju całego sektora lotniczego w Polsce,</i>	Cel nie może się odnosić do zapewnienia kluczowej roli dla podmiotu, którego nie ma na rynku. Wymagana jest właściwa redakcja bowiem zdanie pozbawione jest logiki i sensu.	Uwaga nieuwzględniona. Centralny Port Komunikacyjny obecnie znajduje się na etapie realizacji, założeniem polityki rządu jest dążenie do silnej pozycji CPK.

112.	Port lotniczy Łódź	s. 18	2. Zapewnienia warunków dla efektywnego rozwoju rynku lotniczego poprzez: •reagowanie na uwarunkowania polityczne i legislacyjne, szczególnie na poziomie UE,	Reagować można w różny sposób. Należy dookreślić kierunek tej reakcji czyli np. przestrzeganie legislacji unijnej a nie jej negowanie. Prosimy o odpowiedź w jaki sposób będzie następowała reakcja. W jakim ma iść kierunku?	Uwaga nieuzasadniona, nie wnosi wkładu merytorycznego do dokumentu Polityki Lotniczej.
113.	Port lotniczy Łódź	s. 18	Kierunek interwencji 1 - Rozwój sieci lotnisk w Polsce,	Gdzie w diagnozie jest napisane, że lotnisk jest za mało? Jak to się ma do diagnozy? I skąd wynika ten kierunek interwencji? Prosimy o odniesienie się do pytania.	Uwaga nieuwzględniona, rozwój oznacza także rozwój istniejącej sieci.
114.	Port lotniczy Łódź	s. 18	Kierunek interwencji 2 - Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych,	Co oznacza poprawa? Na czym ona ma polegać? Gdzie jest diagnoza wskazująca ułomności planowania, żeby ją poprawiać? Których portów dotyczy? Prosimy o wyjaśnienie.	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie zostało rozwinięte w treści dokumentu.
115.	Port lotniczy Łódź	s. 19	Kierunek interwencji 4 - Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego,	Jakie nieprawidłowości wynikają z diagnozy. Brak takich informacji w części, która zgodnie z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju powinna wskazywać wnioski z diagnozy. Co rozumiemy przez pojęcie prawidłowe funkcjonowanie? Prosimy o wyjaśnienie	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie zostało rozwinięte w treści dokumentu.
116.	Port lotniczy Łódź	s. 19	Kierunek interwencji 5 - Wsparcie badań, edukacji i rozwoju w zakresie transportu lotniczego,	Kto ma wspierać i w jaki sposób? Prosimy o wyjaśnienie	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie zostało rozwinięte w treści dokumentu.
117.	Port lotniczy Łódź	s.19	Kierunek interwencji 7 - Ochrona środowiska w transporcie lotniczym,	Błąd logiczny i merytoryczny. Transport, w tym transport lotniczy nie ma możliwość chronić środowiska. Z samej działalności transportowej wynika jego negatywny wpływ na środowisko - w różnym stopniu poszczególne rodzaje transportu. Powinno się raczej mówić o działaniach ograniczających jego negatywny wpływ. A potem wskazać jak to zrobić. Prosimy o informację jakie działania mają być	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany kierunek interwencji dotyczy kwestii ochrony środowiska w transporcie lotniczym. W tym rozdziale wskazano działania wpływające na niwelowanie negatywnego transportu lotniczego na środowisko.

				podejmowane przez zarządzających portami w celu niwelowania niekorzystnego wpływu na środowisko.	
118.	Port lotniczy Łódź	s. 19	<i>Kierunek interwencji 8 - Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.</i>	Brakuje kontynuacji tego zdania. Ten kierunek interwencji powinien zostać uzupełniony o wyjaśnienie poprzez jakie działania lub działania (nawet na poziomie ogólnym). Prosimy o informację jakie działania mogą przyczynić się do wzmocnienia pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej. Jakich podmiotów dotyczy to wzmocnienie? Przemysł, linie lotnicze, porty lotnicze czy inne?	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie zostało rozwinięte w treści dokumentu.
119.	Port lotniczy Łódź	s. 19	<i>Niezależnie od istoty priorytetowych działań związanych z rozwojem lotnisk i przewoźników lotniczych w Polsce należy podkreślić warunek konieczny powodzenia Polityki Lotniczej - sprawność operacyjną instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Bez wyprzedzających wzrost ruchu lotniczego działań PAŻP w zakresie gotowości do efektywnego zapewniania służb oraz odporności systemu ATM/CNS na wszelkie zakłócenia, wdrożenie Polityki Lotniczej nie będzie możliwe.</i>	Jeśli proces myślowy autorów dokumentu wskazuje na taki warunek sine qua non to powinien on zostać zaprezentowany w ramach głównych celów - łącznie lub jako jeden z celów kluczowych.	Uwaga nie ma charakteru konstruktywnego, nie można zaprzeczyć, że rozwój instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania transportu lotniczego. Należy zaznaczyć iż transport lotniczy jest systemem naczyń połączonych i prawidłowe ich funkcjonowanie zależne jest od wszystkich elementów składowych.
120.	Port lotniczy Łódź	s. 28	<i>Pomimo niskiego udziału procentowego (około 1 proc.) w wolumenie transportu, transport lotniczy odpowiada za 35 proc. wartości transportowanych dóbr.</i>	Należy doprecyzować czy dotyczy to Polski, Europy czy świata	Uwaga uwzględniona.
121.	Port lotniczy Łódź	Diagnoza s. 28 - 64 Prognoza s. 64 - 94	Uwaga ogólna do struktury dokumentu. Do rozdziału diagnoza ew. prognoza	Dokument jest zbyt obszerny. 223 strony nie stanowiące konkretnych działań czy programu rozwoju dla lotnictwa cywilnego, prezentujące ogólne kierunki działań stanowi materiał „przegadany”, bardzo ogólnikowy nie stanowiący większej wartości będący	Uwaga nieuzasadniona, nie wnosząca wkładu merytorycznego. Autor uwagi nie zaproponował usunięcia jego zdaniem zbędnych fragmentów dokumentu.

				jedynie obszernym rozszerzeniem strategii Rozwoju Zrównoważonego Transportu.	
122.	Port lotniczy Łódź	Uwaga ogólna do większości przypisów.	W niniejszym dokumencie podane są odniesienia do źródła np.: CPK, EUROCONTROL	Takie przypisy powinny być rozwinięte, doprecyzowane - zgodnie ze sztuką pisania klasycznych, poważnych dokumentów czy publikacji. Powinien zostać podany adres strony internetowej lub podany dokładny tytuł publikacji, autor oraz strona, jeśli podawana jest informacja: opracowanie własne to konieczne jest podanie na podstawie jakich materiałów.	Uwaga uwzględniona.
123.	Port lotniczy Łódź	Uwaga ogólna do diagnozy i analizy SWOT		Rozdział „diagnoza rynku” nie uwzględnia w prezentowanych danych dotyczących sytuacji roku 2020 czyli pandemii. Prezentowane dane i w związku z tym dalsze kierunki działań odnoszą się do okresu sprzed pandemii. Obraz zatem zostaje zaburzony/ absolutnie zniekształcony, ponieważ pandemia drastycznie zmienia sytuację jaka będzie miała miejsce w ciągu najbliższych 4/5 lat (o czym autorzy delikatnie wspominają, ale w dalszych planach nie uwzględniają - jakby pandemia stanowiła wydarzenie wirtualne)	Uwaga uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.
124.	Port lotniczy Łódź	Diagnoza s.	Uwaga ogólna	Brak w diagnozie przedstawienia stanu funkcjonowania portów lotniczych. Jedynym zaprezentowanym jest lotnisko WAW, co nie pozwala na zrozumienie jak rynek przewozów pasażerów rozkłada się na poszczególne regiony i z czego taka struktura pasażerów wynika. A powody są bardzo różne. Analogicznie potraktowany jest rynek przewoźników, gdzie jedynym opisanym został PLL LOT. Nie opisano jednak sytuacji pozostałych przewoźników, nie wymieniono także innego narodowego przewoźnika jakim jest ENTER AIR.	Uwaga uwzględniona

				Wybiórcze potraktowanie rynku poprzez charakterystykę kilku podmiotów powoduje, że dokument ten jest dedykowany jako polityka dla tych podmiotów a nie całego rynku lotniczego w Polsce.	
125.	Port lotniczy Łódź	s. 36	<i>W 2015 r. na jednego mieszkańca Polski przypadło jedynie 0,7 podróży lotniczych, podczas gdy w krajach zachodnich wskaźnik ten wynosił 2,7.</i>	Tutaj wykorzystywane są dla potrzeb diagnozy dane z 2015 roku. Są one zbyt archaiczne, (nie wspominając już o okresie pandemii), żeby stanowiły podstawę do wyciągania wniosków dla przyszłych kierunków działań. Tym bardziej, że powszechnie znaną informacją jest ta, że współczynnik dla Polski w 2019 roku wynosił już 1,1 - dane z 2019 r.	Uwaga uwzględniona.
126.	Port lotniczy Łódź	s. 37	<i>Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponadproporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-to-point), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej. Wynika to m.in. z następujących przyczyn:</i>	Skąd wynika taka ocena? Prosimy o wyjaśnienia. Linie lotnicze w tym LCC dopasowują się do potrzeb rynku i bazują na popycie klientów na dane rynki. Nie ma nic złego, w lotniskach niehubowych, z których realizowane są połączenia point-to-point. Taka retoryka nie tylko krytykuje funkcjonowanie LCC, które przyczyniły się do niezwykle dynamicznego rozwoju rynku lotniczego oferując pasażerom ceny dostosowane do ich portfela lub czasami nawet zbyt niskie, ale również stanowi krytykę wszystkich lotnisk regionalnych, które współpracują z LCC.	Uwaga nieuwzględniona. Zagadnienie zostało rozwinięte w dalszej części dokumentu.
127.	Port lotniczy Łódź	s. 37	<i>Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał jego rozwoju.</i>	Tu warto dodać, że tak dynamiczny rozwój rynku jest wynikiem obecności na nim obecności LCC i że jednak ten węzeł przesiadkowy jest. Obecnie jest nim WAW.	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko Chopina nie można uznać za pełnowymiarowy hub przesiadkowy ze względu na liczne ograniczenia infrastrukturalne i środowiskowe.
128.	Port lotniczy Łódź	s. 42.	Rys. 17	Zawiera błąd. Port lotniczy w Radomiu nie funkcjonuje. I zgodnie z powszechnie	Uwaga częściowo uwzględniona.

				udostępnianymi informacjami medialnymi nie rozpocznie swojej działalności w roku 2021. Proponujemy wykluczyć Radom z prezentowanej mapy. Radomia nie można włączyć do diagnozy - chyba, że przedstawi się dla tego portu wyniki z działalności za najlepszy rok 2016 - niecałe 10.000 pasażerów rocznie	
129.	Port lotniczy Łódź	s.42	Źródło, pod rysunkiem nr. 17	Wykorzystywanie materiałów przygotowywanych na zlecenie CPK a nie MI stanowi głos podmiotu we własnej sprawie. Biorąc pod uwagę ilość „źródeł CPK” nie dziwi tak znaczny udział informacji na temat tego nieistniejącego jeszcze portu lotniczego, nie posiadającego nawet przygotowanego Master Planu w powyższym dokumencie a pominięcie pozostałych regionalnych portów lotniczych. Ponadto jak już wspomniano wcześniej, źródło powinno być precyzyjnie przytoczone	Podczas opracowania dokumentu Polityki lotniczej korzystano z licznych źródeł, za zgodą autorów w tym z CPK i ZRPL
130.	Port lotniczy Łódź	s. 43	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie	Lotnisku Chopina poświęcono 10 stron dokumentu pozostawiając bez diagnozy pozostałe lotniska międzynarodowe. Nie ma zatem podstaw do oceny całego rynku. Prosimy o wyjaśnienia dlaczego pominięto analizy innych portów lotniczych.	Uwaga nieuwzględniona. Przeanalizowano cały rynek lotniczy w Polsce, z uwagi na kluczową rolę lotniska Chopina poświęcono mu najwięcej uwagi.
131.	Port lotniczy Łódź	s. 43	<i>Warszawa ma być węzłem przesiadkowym dla Europy ŚrodkowoWschodniej, wypełniając lukę w tym regionie.</i>	Diagnoza nie powinna wybiegać w przyszłość. Już wtedy nie stanowi diagnozy, ale plan lub prognozę	Uwaga uwzględniona.
132.	Port lotniczy Łódź	s. 43	<i>W ciągu ostatnich pięciu lat Lotnisko Chopina w Warszawie zanotowało imponujący wzrost 12,2% rocznie (CAGR), podczas gdy ruch w PRG w tym samym czasie rósł średnio o 9,8% rocznie. Kijów (KBP), ze średnim wzrostem na poziomie 17,3% rocznie, wyprzedziło Bukareszt</i>	Uwaga metodologiczno - redakcyjna. Brak odniesienia w tym fragmencie, że rysunki poniżej odnoszą się do cytowanego fragmentu.	Uwaga uwzględniona

			(OTP) i niemal zrównało się z Budapesztem (BUD)		
133.	Port lotniczy Łódź	s. 44	Rysunek 19. Liczba pasażerów i dynamika wzrostu ruchu w krajach Europy Środkowo-Wschodniej	Brak wskazania daty w tytule do której odnosi się prezentowana sytuacja	Uwaga uwzględniona
134.	Port lotniczy Łódź	s. 44	Dotyczy obu rysunków i następującej treści: <i>Poniższy wykres przedstawia udział w liczbie pasażerów głównego lotniska w kraju w porównaniu do liczby pasażerów w 2016 r. dla wybranych europejskich portów lotniczych. Udział Lotniska w Warszawie w porównaniu do roku 2004 spadł z około 70% do około 40%. Jednocześnie spadkowi temu towarzyszył dynamiczny wzrost ruchu lotniczego.</i>	ULC posiada dane za 2019. Niezrozumiałe jest wykorzystywanie danych za 2016 rok.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
135.	Port lotniczy Łódź	s. 53	Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce	Prezentowana sytuacja na rynku cargo nie rozdziela RFS od przewozów on board. Mieszając tym samym wielkość przewożonego tonażu i jego udziału w Polskim rynku. Nie doceniając wartości RFS dla rozwoju rynku cargo. Wszystkie aktualnie świetnie funkcjonujące porty lotnicze obsługujące cargo on board rozpoczynały ten rodzaj działalności od rozwoju RFS	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
136.	Port lotniczy Łódź	s. 56	Żegluga powietrzna	Fragment ten nie stanowi diagnozy ale opis działalności PAZP. Nie wskazuje bowiem na mocne i słabe strony tej instytucji. Brak właściwej treści i wniosków. Prosimy o redakcję lub uzupełnienie.	Uwaga częściowo uwzględniona
137.	Port lotniczy Łódź	s. 58	General Aviation	Brak informacji o udziale GA i ich roli w poszczególnych międzynarodowych portach lotniczych w Polsce	Uwaga nieuwzględniona. Port Lotniczy w Łodzi na swoim przykładzie nie pokazał udziału i roli GA, projektodawca jest świadomy, że obszar GA jest niewystarczająco zbadany i w związku z tym jako jedno z zadań

					realizacji polityki zakłada dogłębne przeanalizowanie tego obszaru.
138.	Port lotniczy Łódź	s. 60	Analiza SWOT	Analiza SWOT wybiórczo traktuje sytuację pandemii COVID-19, jedynie jako zagrożenia w przyszłości a nie stan bieżący. Brak uwzględnienia sytuacji pandemii w diagnozie zniekształca obraz realnej sytuacji na rynku i dyskwalifikuje cały rynek. To może spowodować podejmowanie błędnych decyzji i marnowanie publicznych pieniędzy na zadania, które nie będą miały kontynuacji w przyszłości a jedynie obciążą państwo polskie utrzymaniem zbędnej infrastruktury.	Uwaga częściowo uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane
139.	Port lotniczy Łódź	s. 60 Mocne Strony	<i>Infrastruktura lotniskowa i nawigacyjna, jakościowo na poziomie standardu europejskiego -</i>	stanowi powtórzenie pierwszej wymienionej w tabeli.	Uwaga uwzględniona
140.	Port lotniczy Łódź	s. 60 Mocne strony	<i>dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w portach lotniczych od 2004 r. (do czasu pandemii COVID-19)</i>	- brak uwzględnienia sytuacji Covid-19	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ analiza SWOT zawiera „Mocną stronę” dotyczącą dynamicznego ruchu lotniczego w portach lotniczych od 2004r. (do czasu pandemii Covid-19).
141.	Port lotniczy Łódź	s. 60 Mocne strony	<i>wzrost rentowności portów lotniczych przed pandemią COVID-19</i>	- dotyczy wyłącznie 5 na 14 międzynarodowych portów lotniczych w Polsce. Mocna strona jest potraktowana wybiórczo.	Uwaga częściowo uwzględniona
142.	Port lotniczy Łódź	s. 61 Mocne strony	<i>dogodne warunki klimatyczne</i>	- brak odniesienia do którego rynku porównujemy	Uwaga nieuwzględniona. Analiza SWOT dotyczy transportu lotniczego w Polsce.
143.	Port lotniczy Łódź	s. 61 Mocne strony	<i>nowoczesna flota przewoźnika PLL LOT S.A.</i>	- jakie ma to znaczenie dla rynku lotniczego w Polsce w kontekście innych przewoźników? Prosimy o uzasadnienie	Uwagę nieuwzględniona, Nowoczesna flota polskiego największego przewoźnika pozytywnie wpłynie na rozwój rynku lotniczego, zmniejszenie zanieczyszczeń środowiska oraz

					wzrost jakości świadczonych usług.
144.		s. 61 Mocne strony	<i>zaangażowanie samorządów lokalnych w zarządzanie i finansowanie rozwoju portów lotniczych oraz infrastruktury okołolotniskowej -</i>	dla kogo stanowi to mocną stroną, to przecież też są pieniądze publiczne. I wartość dla gospodarki krajowej.	Uwaga nieuwzględniona, bez zaangażowania samorządów, część portów regionalnych musiałoby zaprzestać działalności.
145.	Port lotniczy Łódź	s.60 Słabe strony	<i>braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią CoVID-19)</i>	Nie wymieniono, których portów problem dotyczy i dlaczego jest to słaba strona, skoro zarządzający mają w swoich kompetencjach możliwość podjęcia decyzji o zwiększeniu tej przepustowości. Czasami mogą być to inwestycje w powiększenie infrastruktury a czasami poprawa logistyki zaplanowanego budynku. Dzięki większej liczbie pasażerów porty mają możliwość zarabiania więcej i rozwijania swojej działalności. Dlaczego więc ten element został zakwalifikowany jako słaba strona? Aktualnie nie jest to również prawda, ponieważ sytuacja covidowa zmieniła równocześnie w każdym z portów lotniczych. Jest to grzech pierworodny dokumentu, który posługuje się danymi już nie aktualnymi.	Uwaga nieuwzględniona. Brak przepustowości jest uznana za słabą stroną ponieważ proces poprawy przepustowości jest długotrwały i kapitałochłonny, Analiza SWOT miała za zadanie ocenić czas obecny.
146.	Port lotniczy Łódź	s.60 Słabe strony	<i>trudna sytuacja finansowa zarządzających lotniskami oraz przewoźników (przewozów pasażerskich) i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w związku z pandemią COVID-19 oraz wstrzymaniem realizacji inwestycji w rozwój infrastruktury lotniskowej</i>	Po raz pierwszy pojawia się informacja, że COVID-19 poturbował rynek. Bez wcześniejszego opisu w jaki sposób. W kontekście dalszej treści nie widać zmiany polityki działania. Jest ona planowana w oparciu o dane sprzed pandemii. A zatem był COVID- 19 (i nadal na rynek wpływa) czy też nie? Brak spójności	Uwaga nieuwzględniona, autor uwagi nie zaproponował treści zmiany.
147.	Port lotniczy Łódź	s. 60 Słabe strony	<i>brak dostatecznych zasobów wykwalifikowanej kadry w lotnictwie (piloci, mechanicy, inżynierowie o specjalizacji lotniczej)</i>	Czy faktycznie dotyczy to wszystkich dziedzin w branży. Szczególnie w trakcie COVID-19? O tym również nie ma mowy w diagnozie opisanej powyżej analizy SWOT.	Uwaga nieuwzględniona, w tym miejscu dokumentu projektodawca dokumentu nie odnosi się do poszczególnych dziedzin branży

					tylko postępuje się stwierdzeniem ogólnym.
148.	Port lotniczy Łódź	s. 61 Słabe strony	zmiana profilu pasażera lub procedur związanych z podróżą lotniczą (niedostosowanie infrastruktury do nowych wymagań, np. sanitarnych, granicznych)	<p>A tu mamy jedyny punkt odnoszący się do tego co nastąpiło po lockdown-ie.</p> <p>Jeśli intencją autorów jest jednak aby uwzględnić wpływ COVID-19 to w słabych stronach, ale też w zagrożeniach należy napisać, że problemem dla branży jest mniejsza liczba pasażerów wynikająca z Restrykcji</p> <p>Nieustannie i dynamicznie zmieniających się przepisów z dnia na dzień</p> <p>Promowania turystyki krajowej i dyskryminowanie podróży zagranicznej (4 mld dedykowane na bon turystyczny w kraju vs. 138 mln pomocy dla lotnisk)</p> <p>Braku konsekwentnej Słabej promocji latania</p> <p>Dopiero po tak przygotowanej (uproszczonej) diagnozie można wyciągać wnioski i podejmować ew. działania.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona.
149.	Port lotniczy Łódź	s. 61 Słabe strony	<i>brak jednolitego zaangażowania samorządów w rozwój lotnisk regionalnych</i>	<p>Na czym miałyby polegać jednolite zaangażowanie? Czemu miałyby służyć.</p> <p>Dlaczego jest to słaba strona i jakie wnioski i ew. plany działań z tego płyną?</p> <p>Czy w ogóle biorąc pod uwagę różną sytuację samorządów zaangażowanie może być jednakowe?</p>	Uwaga uwzględniona. Usunięto zapis.
150.	Port lotniczy Łódź	s. 63 Szanse	<i>polskie porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji)</i>	<p>Jeżeli diagnozujemy to jako szansę, skąd pomysł rozbudowy infrastruktury i budowy CPK a nie zweryfikowaniu tego pomysłu w oparciu o aktualne dane.</p> <p>Ten zapis wyklucza się z jedną ze słabych stron wymienionych jako pierwszą: <i>braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed</i></p>	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia przepustowości jest tylko jedną z wielu przesłanek przemawiających za realizacją projektu CPK, w przypadku lotniska w Warszawie należy mieć na uwadze również kwestie środowiskowe, społeczne czy lokalizacyjne (lotnisko położone w terenie silnie

				<i>pandemią COVID-19</i> Należy dokonać wyboru co jest właściwe.	zurbanizowanym). Odnosnie pozostałych lotnisk mamy teraz czas na podjęcie działań zmierzających do przygotowania infrastruktury lotniczej do przyszłych potrzeb.
151.	Port lotniczy Łódź	s. 63	<i>wyczerpywanie się przepustowości dużych europejskich portów lotniczych</i>	Pandemia spowodowała, że to już nie jest aktualny problem dla europejskich lotnisk	Uwaga niezasadna, ponieważ nie można wykluczyć, że odbudowa rynku nie będzie postępowała dynamicznie, powodując ponownie problemy z przepustowością
152.	Port lotniczy Łódź	Analiza SWOT		Brak w analizie SWOT niektórych elementów dotyczących np. sytuacji lotnisk Zagrożenia: 1. Wysokie koszty stałe związane z utrzymaniem lotnisk, szczególnie koszty pracy (Służba Ochrony Lotniska, pełniąca przed 2011 r. służbę państwową czy Lotniskowa Straż Pożarna, której rola jest podobna)	Uwaga niezasadna, nie planuje się w tym zakresie co do zasady zmian.
153.	Port lotniczy Łódź	s. 63 pod tabelą dotyczącą analizy SWOT	<i>Ocena polskiego transportu lotniczego, przedstawiona w powyższej analizie SWOT, wskazuje na mocne strony rynku transportu lotniczego w Polsce, których to wzmocnienie może przyczynić się do zwiększenia szans na prawidłowy i dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce oraz na uniknięcie zagrożeń, jakie stoją przed lotnictwem w Polsce.</i>	Taki dokument powinien unikać zbędnych zdań - oczywistości.	Uwaga nieuwzględniona, uwaga nie merytoryczna.
154.	Port lotniczy Łódź	s. 63	<i>Do głównych szans rozwoju dla polskiego rynku transportu lotniczego można zaliczyć dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w Polsce połączony w dalszym ciągu z dużym popytem na przewozy lotnicze oraz inwestycje w infrastrukturę lotniczą jako czynnik rozwoju gospodarczego kraju i regionów. Impulsem do rozwoju transportu</i>	Nie można postawić takiej tezy jako podsumowanie analizy SWOT biorąc również pod uwagę, że wzrost ruchu nie jest dynamiczny i obecnie znajduje się na poziomie średnio 40 % roku 2019.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełniono zapis.

			<i>lotniczego w Polsce może być budowa i uruchomienie Centralnego Portu Komunikacyjnego, łączącego transport lotniczy z transportem drogowym i kolejowym.</i>		
155.	Port lotniczy Łódź	s.63	<i>Największym zagrożeniem dla rozwoju rynku lotniczego w Polsce są skutki pandemii COVID-19, które wciąż pozostają trudne do oszacowania.</i>	Dane są w posiadaniu ULC, któremu lotniska na bieżąco raportują i przedstawiają jak kształtuje się sytuacja w ich przedsiębiorstwach. Nie są trudne do oszacowania bowiem zarządzający mają konkretne wyliczenia strat poniesionych i przyszłych.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmodyfikowano treść.
156.	Port lotniczy Łódź	s. 64	<i>Zagrożenia/słabe strony</i>	W kontekście wcześniejszego odwoływania się do kondycji PLL LOT brak jest informacji o kondycji spółki a także o tym, ze udzielona pomoc publiczna w związku z COVID będzie musiała zostać zwracana przez przewoźnika z początkiem 24 roku. Prosimy o uzupełnienie, zakładając rolę jaką w dokumencie przypisuje się jednemu - właśnie temu - przewoźnikowi	Uwaga częściowo uwzględniona.
157.	Port lotniczy Łódź	s. 64	<i>Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce</i>	Uwaga ogólna - prognoza nie jest już aktualna. Powinna zostać zweryfikowana o dane dotyczące sytuacji post/present COVIDO-wej	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
158.	Port lotniczy Łódź	s. 64	<i>Pandemia COVID-19, która rozpoczęła się w 2020 r. w niespotykany dotychczas sposób wpłynęła na rynek lotniczy. W bardzo krótkim czasie ruch lotniczy w polskich portach lotniczych został ograniczony niemal do zera. Skutki pandemii COVID-19 i jej wpływu na dynamikę rozwoju lotnictwa na świecie jest trudny do oszacowania. Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich</i>	Decyzje powinno się podejmować o założenia, nawet jeżeli przyszłość jest trudna do oszacowania. Zresztą samo planowanie opiera się wyłącznie na założeniach. Drugie zdanie: <i>Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne nie może zwalniać autorów niniejszej polityki od braku uwzględnienia</i>	Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy rozwoju ruchu lotniczego zostaną zaktualizowane.

			<i>ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.</i>	pandemii w planowaniu. Należy zdecydować się na wybraną metodologię, np. przesunąć prognozy o 4-5 lat (data powrotu ruchu lotniczego do 2019 jaką podają najważniejsze organizacje lotnicze)	
159.	Port lotniczy Łódź	s. 94 Kierunek interwencji 1	<p>Rozwój sieci lotnisk</p> <p>Jednym z podstawowym zadań Polityki Lotniczej jest stworzenie klarownego i funkcjonalnego zarazem podziału portów lotniczych i lotnisk, który będzie uwzględniał ich rangę na polskim rynku transportowym, a tym samym determinował kierunki rozwoju.</p> <p>Sieć lotnisk powinna objąć sieć podstawową i komplementarną. 1. Sieć podstawowa: • porty lotnicze dla Warszawy, w tym docelowo CPK - Warszawa, Modlin; • wiodące regionalne porty lotnicze (TEN-T) - Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław; • rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T - Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności - Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom. 2. Komplementarna sieć lotnisk: • lotniska lokalne ze szczególnym uwzględnieniem lotnisk z utwardzoną drogą startową; • lądowiska.</p>	<p>Nie jest powiedziane wprost jak taki rozwój ma nastąpić i kto go ma finansować. Jednocześnie jak wiadomo m. in. ze SZRT (s. 93/94) „W obecnej perspektywie finansowej UE nie planuje się dalszej budowy oraz rozbudowy kubaturowej lotnisk ze środków unijnych. Inwestycje w infrastrukturę mogą być realizowane w ramach Programu 94 Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PoliŚ) jedynie w portach lotniczych znajdujących się w sieci bazowej TEN-T wówczas, gdy związane będą z poprawą bezpieczeństwa, infrastrukturą komunikacji nawigacji i dozoru, systemami zarządzania ruchem lotniczym lub ochroną środowiska”.</p> <p>Taki podział już został zweryfikowany zarówno przez rynek jak i planistów europejskich w konsultacji z władzami polskimi. Mamy 8 lotnisk w sieci bazowej TEN-T oraz 2 w kompleksowej. Są nimi odpowiednio: Gdańsk, Kraków, Poznań, Wrocław, Katowice, WAW, Łódź, Szczecin oraz w sieci kompleksowej Bydgoszcz i Rzeszów.</p> <p>Drugi podział to lotniska rentowne (Warszawa, Gdańsk, Kraków, Wrocław) i nierentowne - reszta.</p> <p>Można też dokonywać podziału lotnisk według liczby obsługiwanych pasażerów: powyżej 1 mln. pasażerów i poniżej. Jak już wspomniano taka sieć istnieje, tyle że bez podziału na kategorie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, w przedmiotowych rozdziale zawarto informacje w ramach przewidzianych działań do realizacji. W przedstawionym podziale lotnisk zawarto m.in. informacje o porach lotniczych zawartych w sieci TEN-T, podział portów zaproponowany przez Państwa wg liczby pasażerów, w opinii projektodawcy nie odzwierciedla uzyskania rentowności przez porty lotnicze. Jednocześnie to między innymi lotniska mają być beneficjentami przewidywanego w przyszłości wzrostu. Z tego też chcąc skorzystać x tego wzrostu będą musiały odpowiednio się do tego przygotować.</p>

				<p><i>Kategoryzowanie konkretnych portów jako wiodące, rozwijające się jest pozbawione sensu z tego powodu, że rynek może to szybko zweryfikować, szczególnie po pandemii. Lepiej wprowadzić kategorie np. odnoszącą się do ilości obsługiwanych pasażerów i wówczas porty automatycznie będą włączane do poszczególnych kategorii. W UE stosuje się nieformalnie taki podział, do którego również odnoszą się przepisy do lotnisk tj. powyżej 200.000 pax, powyżej 1 mln, powyżej 3 mln i powyżej 5 mln. Sztuczne zapisy są pozbawione sensu. Wolny rynek powinien zdecydować o przyjętych ilościowych kategoriach. Brak jest również uzasadnienia czemu ma służyć taki podział? Poprosimy o to uzasadnienie,</i></p>	
160.	Port lotniczy Łódź	s. 94	<p><i>Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce.</i></p>	<p>Wręcz przeciwnie. Od 2012 roku widać jak szybko rokrocznie następuje zwiększenie udziału obsługiwanych pasażerów w regionalnych portach lotniczych versus obecny port centralny - WAW. W 2019 roku było to ponad 61 proc. Pasażerowie nauczyli się korzystać z najbliższej położonych dworców lotniczych. I korzystają na połączeniach point-to-point bowiem są dla nich wygodniejsze i szybsze i tańsze.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, nie wszystkie cele i wskaźniki stawiane portom regionalnym zostały osiągnięte. Pomimo wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów w części portów regionalnych nie została osiągnięta rentowność. Należy również zwrócić uwagę, że wzrost ruchu point-to-point nie rozkłada się równomiernie na poszczególne porty regionalne. Część z nich skorzystała marginalnie z ogólnego trendu.</p>
161.	Port lotniczy Łódź	s. 94	<p><i>Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszyło efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty</i></p>	<p>Autorzy nie powołują się na badania i wyliczenia w tej sprawie. Więc teza ta nie ma potwierdzenia w liczbach. Budowa i utrzymanie wszystkich lotnisk regionalnych od 2012, kiedy rozpoczęło swoją działalność</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Pomimo wzrostu obsługiwanych pasażerów w części portów regionalnych nie została osiągnięta rentowność. Należy mieć na uwadze, że za</p>

			<i>przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach punkt-punkt. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych.</i>	lotnisko w Modlinie, jest wielokrotnie tańsze niż plany budowy (nie wspominając o utrzymaniu) lotniska centralnego. Prosimy o informację podpartą wyliczeniami lub do nich się odwołującymi potwierdzającą tezę, że decentralizacja zmniejszyła efekt skali i osłabiła ofertę przewoźników.	realizacją projektu CPK przemawiają również kwestie środowiskowe, społeczne i lokalizacyjne.
162.	Port lotniczy Łódź	s. 94	<i>Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych.</i>	Prosimy o informację podpartą wyliczeniami lub do nich się odwołującymi potwierdzającą tezę, że nowy port centralny „zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych”. Jaka będzie skala tego wzrostu. Obecnie (dane z 2019 r.) wskazują, że na 29 mln pasażerów obsługiwanych przez WAW ponad 6 stanowili pasażerowie transferowi.	Uwaga nieuwzględniona ze względu na ogólny charakter dokumentu projektodawca nie widzi zasadności rozbudowy o szczegółowe wyliczenia każdego aspektu wymienionego w dokumencie. Dokument nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale ma za zadanie umiejscowić go w systemie transportowym kraju.
163.	Port lotniczy Łódź	s. 95	<i>Rysunek 63. Lotniska, sieć kolejowa, porty i drogi wodne w 2030 r.</i>	Nie ma odniesienia w tekście do niniejszego rysunku. Należy dodać do czego on się odnosi.	Uwaga uwzględniona.
164.	Port lotniczy Łódź	s. 96	<i>Tym samym stworzenie konkurencyjnej sieci portów lotniczych wymaga zapewnienia odpowiednich warunków do stworzenia sieci opartej na silnym porcie lotniczym, który zapewniłby z jednej strony ofertę dla lokalnych pasażerów, a drugiej pasażerów tranzytowych (krajowych, a przede wszystkim zagranicznych).</i>	Sieć portów konkurencyjnych już istnieje i nie wzmocni ich CPK.	Uwaga nieuzasadniona, nie wnosi wkładu merytorycznego do dokumentu Polityki Lotniczej
165.	Port lotniczy Łódź	s. 96	<i>Koncepcja CPK</i>	Koncepcja została już zaprezentowana w odrębnych dokumentach. Nie ma sensu jej powtarzać. Koncepcję natomiast należałoby zweryfikować o aktualną sytuację po	Uwaga nieuwzględniona. Dokument nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale ma za zadanie umiejscowić go w

				<p>pandemiczną na rynku lotniczym w oparciu o dostępne twarde dane.</p> <p>Należy bardzo dokładnie zweryfikować wpływ pandemii nie tylko pod kontem zmniejszonego obecnie i w ciągu najbliższych lat popytu na podróże lotnicze ale również pod kątem preferencji pasażerów ceniących sobie czas i bezpieczeństwo zdrowotne. Porty regionalne są pod tym względem lepiej zorganizowane (mniejsza ilość pasażerów, większa dbałość o klienta przy mniejszym zatłoczeniu) niż port centralny (WAW), w którym nowe czasochłonne procedury covidowe (które z pewnością pozostaną z nami na dłużej) wraz z dużym zatłoczeniem wydłużają czas odprawy.</p>	<p>systemie transportowym kraju. Jednocześnie informujemy, że prognozy zostaną zaktualizowane, ponownie przeanalizuje się również wpływ pandemii na sektor.</p>
166.	Port lotniczy Łódź	s.98	<p><i>Centralne położenie Warszawy, zarówno w kraju, jak i względem całego regionu CEE stanowi uzasadnienie dla zlokalizowania w jej bezpośredniej bliskości dużego intermodalnego centrum tranzytowego dla pasażerów i towarów przewożonych drogą lotniczą.</i></p>	<p>Uzasadnieniem dla budowy CPK jest wyczerpywanie się przepustowości portów lotniczych w centralnej Polsce tj. WAW, Modlin, Łódź. Obecnie, biorąc pod uwagę sytuację związaną z pandemią nie ma podstaw do realizacji takiego projektu, zakładając jednocześnie powstanie nowego portu w Radomiu. Strategia Rozwoju Zrównoważonego Transportu 2030 zakładała ewentualność budowy CPK w sytuacji prognozowanego dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego. Taki obecnie nie ma miejsca. Ponadto SZRT zakłada, „że do czasu planowanego otwarcia Centralnego Portu Komunikacyjnego obecna infrastruktura lotniskowa powinna być rozwijana i dostosowana do wymogów rozwijającego się rynku lotniczych przewozów pasażerskich, w szczególności do realnych potrzeb pasażerów i przewoźników lotniczych. W celu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dokument nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale ma za zadanie umiejscowić go w systemie transportowym kraju. Uzasadnienie do realizacji tej inwestycji jest wielowymiarowe. Nie tylko statystyki i prognozy przemawiają za realizacją tego projektu.</p>

				zapewnienia odpowiedniej przepustowości Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie do czasu otwarcia Centralnego Portu Komunikacyjnego, podejmowane będą różne działania mające na celu zwiększenie przepustowości terminala (w tym strefy non-Schengen), dróg kołowania oraz dróg startowych. Część z nich to działania inwestycyjne, a część organizacyjne i czysto proceduralne” Przypominamy, że w myśl ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju polityka musi być spójna ze Strategią.	
167.	Port lotniczy Łódź	s. 96 - 116	<i>Fragmencje dotyczące koncepcji CPK</i>	Jakie znaczenie dla dokumentu ma włączenie wybranych fragmentów koncepcji CPK bez wskazania odpowiednich wniosków?	Uwaga niezasadna. Wnioski z wdrożenia koncepcji CPK, zostały zawarte w treści dokumentu.
168.	Port lotniczy Łódź	s. 110	<i>Aktualnie na terenie Polski funkcjonuje 14 portów lotniczych</i>	W Polsce występuje ponad 60 portów lotniczych. Wymienione 14 to międzynarodowe lotniska użytku publicznego.	Uwaga niezasadna. Na podstawie zaktualizowanego w dn 17.06.2021 r. Rejestru Lotnisk Cywilnych w Polsce zarejestrowanych jest 65 lotnisk cywilnych, natomiast 14 lotnisk to certyfikowane lotniska użytku publicznego.
169.	Port lotniczy Łódź	s. 111	<i>Ponadto, na lotniczej mapie Polski istnieje Port Lotniczy Radom - Sadków, lotnisko, które zostało wybrane przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” - zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako lotnisko uzupełniające dla warszawskiego lotniska. Zgodnie z planem inwestycyjnym PPL lotnisko to osiągnie gotowość operacyjną do 2023 r.</i>	To lotnisko w tej chwili nie istnieje na mapie, nie jest ukończone, certyfikowane i nie pełni funkcji lotniska użytku publicznego. Zdanie jest nieprawdziwe. Prosimy o podanie definicji lotniska uzupełniającego. A następnie analizę czy Radom spełnia pod względem prawnym te wymogi.	Uwaga nieuwzględniona, lotnisko Warszawa/Radom w chwili obecnej znajduje się na etapie rozbudowy. W zakwestionowanej treści podano informację o wyborze PPL jako lotnisko uzupełniające.
170.	Port lotniczy Łódź	s.111	<i>Trudno jeszcze ocenić, na ile wpływ</i>	Zdanie nieprawdziwe. W wyniku tak	Uwaga w trakcie analizy – ze

			<i>pandemii COVID-19 na rynek lotniczy w Polsce wymaga rewizji tych planów.</i>	olbrzymiego tąpnięcia rynku pasażerskich przewozów lotniczych, które cofają rynek do stanu sprzed 15 lat, a prognozy najistotniejszych instytucji lotniczych przewidują możliwy powrót do stanu roku bazowego 2019 w ciągu pięć lat rewizja planów w tym SZRT jest konieczna.	względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
171.	Port lotniczy Łódź	s. 111	<i>Rysunek 68. Obszary oddziaływania polskich portów lotniczych - liczba minut jazdy samochodem do odpowiedniego portu lotniczego oraz liczba ludności w obszarze oddziaływania portu lotniczego (dane z 2015 r.</i>	Dane te tracą już na aktualności. Istnieją bowiem nowe narzędzia analityczne oparte np. na big data, które potrafią z dużo większą precyzją ocenić zakres obszaru oddziaływania. Ponadto wątpliwości odnośnie aktualności prezentowanych danych wzbudza fakt wzrostu ruchu i liczby użytkowników dróg względem braku nowej infrastruktury oddanej do użytku w ciągu ostatnich 6 lat.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie zastosowano odmienny rodzaj analizy obszarów oddziaływania.
172.	Port lotniczy Łódź	s. 117	<i>Działania do 2030 r.: Opracowanie „Master Planu” dla Centralnego Portu Komunikacyjnego Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy - Prawo lotnicze Przeniesienie ruchu komercyjnego z lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r.</i>	Brak spójności w treści dokumentu. W niektórych fragmentach mowa jest że CPK powstanie do 2027 r. W tej części autorzy wskazują, że do 2030 zostanie zrealizowany master plan. A przecież Master Plan powinien stanowić punkt wyjścia i podstawę do rozpoczęcia inwestycji. Daty też nie są spójne biorąc pod uwagę komentarz powyżej. Nie jest to również spójne z pierwszym kierunkiem działania mówiącego o rozwoju sieci. Sieć lotnisk się bowiem nie rozwinie ponieważ w myśl koncepcji rządowej jeden port zostanie zastąpiony innym.	Uwaga nieuwzględniona. Zapis o działaniach do 2030 roku wynika z przyjętej koncepcji dokumentu nie oznacza to, iż dane działania nie mogą zostać zrealizowane wcześniej. Przedmiotowy kierunek interwencji nie dotyczy jedynie rozwoju siatki transportu lotniczego, ale także rozwoju istniejących lotnisk.
173.	Port lotniczy Łódź	s. 118	Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. Ich szczególna rola będzie polegała na	Zarządzający portami regionalnymi nie będą dbali o rozwój innego konkurencyjnego portu. Będą koncentrowali się na swojej działalności i rozwoju własnego biznesu. Zatem nie będą negocjowali siatki połączeń, która ma przyczynić się do wzrostu	Uwaga częściowo uwzględniona, treść została przeredagowana.

			„dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK. W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, dotyczącymi przygotowania siatki połączeń.	konkurencyjności CPK	
174.	Port lotniczy Łódź	s. 119	<i>Regionalne i lokalne lotniska mogą wpłynąć na zwiększenie poziomu łączności lotniczej (connectivity) regionów.</i>	Należy precyzyjnie definiować o jakie lotniska chodzi, używać właściwej nomenklatury - z tej wypowiedzi nie wiadomo o których lotniskach mowa (lądowiskach, międzynarodowych lotniska użytku publicznego.... Czy innych). Uwaga dotyczy większości tekstu o lotniska regionalnych. Należy podać co się kryje za definicją portu regionalnego.	Uwaga nieuwzględniona. Porty regionalne zostały zdefiniowane w rozdziale <i>Rozwój sieci lotnisk</i> .
175.	Port lotniczy Łódź	s. 120	<i>Działania do 2040 r.: Likwidacja tzw. białych plam na mapie transportu lotniczego w Polsce, również przez rozwój transportu intermodalnego.</i>	Zakres czasowy wykracza poza określone w ustawie ramy. Nie zostały zdiagnozowane białe plany i nie wiadomo gdzie one się znajdują. Trudno więc likwidować plamy, które są niewidoczne.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka Lotnicza obejmuje swoim zakresem kierunki interwencji i działania do 2030 r. Należy mieć na uwadze, że część działań ze względu na specyfikę transportu lotniczego, może mieć charakter ciągły, ponadto zaznaczony fragment został zmodyfikowany.
176.	Port lotniczy Łódź	S. 116 - 120	Fragment pt. Implikacje dla portów regionalnych.	Z treści rozdziału nie wynika o jakie implikacje chodzi i czego mają one być wynikiem. Można się domyślić, że chodzi o wpływ CPK na lotniska regionalne, ale nawet gdyby celem podrozdziału było wskazanie tego wpływu - to nie został on omówiony w tej części opracowania. Nie wiadomo zatem jakie będą implikacje. Znajduje się tu jedynie, analogicznie do części poświęconej CPK dużo słów bez stosownej treści. Słów zbudowanych w zdania, z których nic nie wynika. Prosimy o wyszczególnienie w kilku	Uwaga nieuwzględniona. Zarówno z treści dokumentu jak i tytułu rozdziału wynika, iż chodzi o implikacje z CPK.

				punktach o jakie implikacje chodzi	
177.	Port lotniczy Łódź	s. 120 -122	Cały fragment <i>Łączność lotnicza (air connectivity)</i>	Prezentowane są w tym fragmencie tekstu jedynie teoretyczne informacje na temat air connectivity i wymienione są instytucje, które zajmują się badaniem tej connectivity. Ale nie wynika z tego tekstu czy łączność jest dobra czy niewystarczająca, których lotnisk dotyczy oraz brakuje wniosków.	Uwaga nieuwzględniona, zdaniem projektodawcy, ze względu na ogólny charakter dokumentu nie istnieje potrzeba podawania szczegółowych danych statystycznych connectivity dla poszczególnych portów lotniczych w Polsce. Dane te są ogólnodostępne.
178.	Port lotniczy Łódź	s. 122	<i>Przewiduje się, że do 2030 r. populacja Polski zmniejszy się z 38,1 mln do 36,8 mln osób. Jednak spadkowi liczebności populacji będzie towarzyszył wzrost zamożności oraz długości życia Polaków, który z punktu widzenia popytu na podróże lotnicze będzie łagodził negatywny trend. Przewiduje się, że mimo spadku populacji Polski wzrost zamożności obywateli oraz liczne powiązania gospodarcze będą powodowały zwiększenie się mobilności lotniczej polskiego społeczeństwa.</i>	Błędne założenie. Prosimy o dane- wyliczenia pokazujące, że zasobność portfela wzrośnie do 2030 r. Wprowadzone zmiany dotyczące przechodzenia na wcześniejszą emeryturę spowodują, że ludzie w pełni sił do podróżowania nie będą zasobni w portfele aby móc podróżować z racji dużo niższych emerytur. Ponadto nie wolno w analizach pominąć sytuacji demograficznej - Zmniejsza się przecież liczba populacji i jednocześnie społeczeństwo się również starzeje. Inne wskaźniki jak np. inflacja również mają wpływ na siłą nabywczą. Która staje się z roku na rok mniejsza, szczególnie gdy NBP nie prowadzi polityki reagującej na te zjawiska.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza dotyczy rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce i zdaniem projektodawcy wskazywanie w dokumencie konkretnych wyliczeń w dokumencie m.in. danych demograficznych oraz ekonomicznych obywateli Polski jest niezasadne. Takie dane są publicznie dostępne.
179.	Port lotniczy Łódź		<i>Działania do 2030 r.: Rozwijanie bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych, w tym zawieranie nowych umów bilateralnych, a także liberalizowanie dotychczas zawartych umów z państwami trzecimi, z uwzględnieniem konieczności zachowania równowagi konkurencyjnej w stosunkach z danym państwem trzecim.</i>	O jaką bazę formalno-prawną chodzi? Prosimy o wyjaśnienia. Jakie bilateralne umowy z państwami trzecimi? Czy właściwym jest MSZ czy zarządzający portami lotniczymi. O jaką liberalizację chodzi. Do kogo jest skierowane to działanie? Do jakiego podmiotu?	W obecnej chwili Rzeczypospolita Polska ma podpisane umowy bilateralne o komunikacji lotniczej lub o transporcie lotniczym z 94 państwami na całym świecie. Dodatkowo Polska jest stroną 8 kompleksowych umów unijnych o transporcie lotniczym, z takim państwami jak USA, Kanada, Gruzja, Mołdawia, Izrael,

					<p>Jordania, Maroko, czy z regionem Bałkanów Zachodnich. Na jesieni 2021 r. zostaną podpisane dodatkowe 4 kompleksowe unijne umowy o transporcie lotniczym z Armenią, Katar, Tunezją i Ukrainą. Baza formalno-prawna to system umów międzynarodowych (dwustronnych i wielostronnych), który jest podstawą formalno-prawną do wykonywania międzynarodowych połączeń lotniczych między poszczególnymi państwami. Przedmiotowe umowy oprócz określonych warunków na jakich będą wykonywane połączenia lotnicze i przez jakich przewoźników, określają również punkty (czyli porty lotnicze do jakich przewoźnicy mogą wykonywać połączenia - wykaz tras).</p> <p>W obecnej chwili Rada Ministrów udzieliła zgodę na podpisanie nowych umów lotniczych z Dominikaną, Mauritusem, Seszelmami. Równolegle prowadzone są negocjacje z innymi państwami w celu zawarcia nowych umów dwustronnych lub w celu liberalizacji już zawartych umów. Przykładem takich nowelizacji są porozumienia z Japonią, czy Republiką Korei, które dokonywane są na drodze wymiany not dyplomatycznych i dotyczą głównie zmian załącznika</p>
--	--	--	--	--	--

					do umowy, czyli wykazu tras. Zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U z 2020 r. poz.127), Minister Infrastruktury wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów o zgodę na rozpoczęcie nowych negocjacji, które są prowadzone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Za wykonanie zawartych umów odpowiedzialny jest Minister Infrastruktury. Beneficjentami umów lotniczych są zarówno przewoźnicy lotniczy jaki i porty lotnicze.
180.	Port lotniczy Łódź	s. 122	<i>Sieć TEN-T w Polsce</i>	Jaki jest cel podejmowania obecnie działań dotyczących rozszerzenia sieci TEN-T? Jakie są intencje i korzyści z tego płynące dla rynku?	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie zapisu znajduje się w treści dokumentu.
181.	Port lotniczy Łódź	s. 124	<i>Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych</i>	Działania nie leżą w gestii państwa. Jest to autonomiczna decyzja zarządzających dbających o rozwój swojej działalności. Jeśli mówimy o konieczności poprawy sposobu planowania inwestycji, to należy wskazać zidentyfikowane problemy.	Uwaga nieuwzględniona, z uwagi na charakter Polityki Lotniczej wskazuje ona na kierunki rozwoju w tym obszarze, mając na względzie kluczową rolę transportu lotniczego w systemie transportowym Polski, planowanie inwestycji w portach lotniczych jest kwestią szczególnie istotną.
182.	Port lotniczy Łódź	s. 126	<i>Kluczowe znaczenie mają w tym zakresie działania państwa skierowane na ochronę przedsiębiorców przed kryzysem. Rządowy pakiet rozwiązań prawnych tzw. tarcza antykryzysowa, opiera się na pięciu filarach: ochronie miejsc pracy i bezpieczeństwa pracowników, finansowaniu przedsiębiorców, ochronie zdrowia,</i>	Za tymi kilkoma zdaniem nie kryją się żadne działania ze strony państwa, poza jednorazową, wybiórczą pomocą dla niektórych z nich	Uwaga nieuwzględniona. Każdy port lotniczy, po spełnieniu określonych wymagań, mógł otrzymać wsparcie z pakietu antykryzysowego. Dotyczyło to zarówno bezpośredniej wypłaty środków finansowych jak i możliwości skorzystania z całego

			<p>wzmocnieniu systemu finansowego oraz inwestycjach publicznych. Zasadnicze działania państwa w zakresie rozwoju rynku transportu lotniczego w dobie kryzysu powinny być skierowane na pomoc portom lotniczym w odbudowie ruchu lotniczego i zapewnieniu prawidłowego operowania w celu umożliwienia im realizacji ich funkcji gospodarczych i społecznych.</p>		<p>pakietu tarczy antykryzysowej i tarczy finansowej.</p>
183.	Port lotniczy Łódź	s.128	<p><i>Działania do 2030 r.: Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, restrykcyjnych wymagań sanitarnych, związanych z pandemią COVID-19. Stworzenie warunków do poprawy rentowności portów lotniczych, w związku z pandemią COVID-19. Wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Działania do 2040 r.: Uzupelnienie ewentualnych braków przepustowości portów lotniczych.</i></p>	<p>To nie są działania. To jest jakiś pomysł na działania ale te działania nie zostały zdefiniowane. Podpozycja zapisu: Stworzenie warunków do poprawy rentowności portów lotniczych, w związku z pandemią COVID-19: D Przygotowanie ramowego rozporządzenia pomocowego dla lotnisk uwzględniającego kryterium utraconych przychodów z powodu pandemii. Ramowe rozporządzenie ułatwi przyznawanie pomocy lotniskom i jednocześnie pozwoli uniknąć indywidualnych roszczeń. Pomoc finansowa powinna być również możliwa w przypadku ponoszenia kosztów stałych związanych z utrzymaniem gotowości operacyjnej lotnisk, n Podjęcie inicjatyw ustawodawczych mających na celu racjonalizację i zmniejszenie kosztów ponoszonych przez zarządzających lotniskami użytku publicznego; o Dofinansowanie kosztów utrzymania Lotniskowej Służby Ratowniczo Gaśniczej (LSRG) oraz Straży Ochrony Lotnictwa (SOL) z budżetu państwa lub przejęcie tych służb w obszar działalności państwa jako podmiotów zabezpieczających bezpieczeństwo publiczne; o Zmiana ustawy Prawo ochrony środowiska oraz</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie przewiduje uszczegółowienia działań. Pomoc finansowa dla portów lotniczych została wypłacona zgodnie z kryteriami narzuconymi przez KE i dotyczyła wyłącznie okresu z całkowitym zakazem wykonywania lotów. Zapewnienie LSRG i SOL są zadaniami zarządzającego lotniskiem funkcjonującego jako spółki prawa handlowego. Projektodawca nie widzi uzasadnienia, dla którego koszty funkcjonowania wybranych służb lotniskowych miałyby zostać przerzucone na państwo. W zakresie kwestii środowiskowych Ministerstwo wielokrotnie wnioskowało do właściwych resortów do podjęcie stosownych działań. Kwestie te wykraczają poza zakres kompetencji MI. Kwestie dotyczące wysokości opłat terminalowych wykraczają poza zakres przedmiotowego</p>

				<p>rozporządzenia w/s dopuszczalnych wartości hałasu wokół lotnisk, a także rozporządzenia w sprawie zasad wycen nieruchomości. Do czasu zmiany ustawy POŚ zawieszenie na 2 lata stosowania przepisów ustawy w zakresie odszkodowań wypłacanych przez porty lotnicze w związku z utworzeniem wokół lotnisk obszarów ograniczonego oddziaływania (OOU);</p> <p>o Zmniejszenie opłat terminalowych do wysokości porównywalnej lub konkurencyjnej z pozostałymi krajami europejskimi; zmiana dwustrefowości na jedną strefę dla wszystkich polskich lotnisk lub zmniejszenie dysproporcji w wysokości opłat między strefami. Obecne opłaty dyskryminują porty regionalne i są drastycznie wyższe niż dla portu centralnego;</p> <p>D Unikanie wprowadzania krajowych ograniczeń podróży lotniczych oraz obowiązkowej kwarantanny;</p> <p>D Zmiana dwustrefowości opłat terminalowych na jedną strefę, tak aby pozwolić na konkurencyjność portów lotniczych - co stanowi jeden kierunków działania niniejszej polityki</p>	<p>dokumentu. Należy mieć na uwadze, że proces ich ustalania na rok 2022 jest jeszcze w toku.</p> <p>Kwestie m.in. dotyczące kwarantanny mają za zadanie zabezpieczyć zdrowie i życie ludzkie. Rozwiązania w tym zakresie przyjmowane są po odpowiedniej analizie.</p> <p>W zakresie określenia liczby stref pobierania opłat terminalowych zostaną podjęte stosowne analizy – jak zapisano w Polityce. Na chwilę obecną (do końca RP3) nie przewiduje się jakichkolwiek zmian w tym zakresie.</p>
184.	Port lotniczy Łódź	s. 139 - 142	Plany generalne lotnisk	Ten rozdział nic nie zmienia w aktualnym procesie przygotowywania i aktualizowania planów generalnych. Nie zawiera żadnych nowych celów lecz jedynie opisuje czym są plany generalne dla lotnisk użytku publicznego	Uwaga nieuwzględniona ze względu na brak konkretnych propozycji zmian.
185.	Port lotniczy Łódź	s. 155	Strefy opłat terminalowych	Jednostrefowość (bez względu na wysokość opłat) pozwoli lotniskom na uczciwą konkurencję/ Utrzymanie 2 stref opłat terminalowych stanowi nierówną konkurencję, szczególnie	W toku prac nad Planem Skuteczności Działania Instytucji zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej, m.in. w procesie konsultacji przewoźnicy

				<p>dla lotnisk położonych w niedalekiej odległości od WAW, której opłaty są dwukrotnie niższe. W 2009 r. argumentem wskazującym na konieczność utrzymania dwóch stref - w szczególności strefy obejmującej jedynie lotnisko Chopina w Warszawie była konieczność zatrzymania trendu spadkowego w wielkości obsłużonego ruchu i konieczność zwiększenia atrakcyjności stołecznego lotniska, a także konieczności restrukturyzacji - rozumianej jako brak subsydiowania w ramach jednej, krajowej strefy przez stołeczne lotnisko portów regionalnych. W 2019 lotnisko zaczęło jednak, w myśl danym przekazywanym przez MI, dochodzić powoli do granic swojej przepustowości - co oznacza, że pierwotny argument dotyczący dwustrefowości przestał być aktualny i właściwy. Jak pokazuje zmiana w wielkości obsługiwanego ruchu (w 2009 r. - blisko 19 mln pasażerów i mniej niż 240 tys. operacji, w 2018 r. - blisko 46 mln pasażerów i ponad 380 tys. operacji) nie jest ona bezpośrednio powiązana z przychodami z poboru opłaty terminalowej. W dyskusji nad strefowością wskazywano, że opłata terminalowa stanowi 1/5 przychodu PAŻP z tytułu sprzedaży usług nawigacyjnych, a wysokość tej opłaty stanowi od 0,5% do 2% ceny biletu lotniczego. Na konkurencyjnym rynku, jak również rynku dynamicznie rozwijającym się, istotnym jest poszukiwanie elementów, które wpływają na decyzje w przedmiocie - z jednej strony utrzymania dynamiki ruchu, z drugiej - uruchamiania nowych destynacji z lotnisk położonych w Polsce.</p>	<p>lotniczy prezentowali negatywne stanowisko dla systemu jednostrefowego. Dysproporcja w wysokości stawek obecnie między stertą pierwszą, a drugą wynika m.in. z mniejszej efektywności kosztowej małych portów lotniczych. Na lotniskach gdzie dobowo liczba operacji jest niska, koszt funkcjonowania Instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej musi być wyższy, uwzględnienie wszystkich lotnisk w jednej strefie mogłoby stanowić nadmierne krzyżowe finansowanie nieefektywnych lotnisk.</p>
186.	Port lotniczy Łódź	s. 159	Działania do 2030 r.: Udzielenie	Należy dookreślić te działania jaki jest	Uwaga nieuwzględniona.

			finansowego i pozafinansowego wsparcia dla podmiotów funkcjonujących na rynku lotniczym z instrumentów tarczy antykryzysowej w celu przetrwania kryzysu spowodowanego Covid19 oraz zapewnieniu narzędzi stymulujących odbudowę rynku.	pomysł na pomoc, w jakiej wysokości, w jakich warunkach, przez jaki okres oraz jakie będą kryteria przyznawania pomocy	Projektodawca nie przewiduje uszczegółowienia tej kwestii, ponieważ jest to m.in. uzależnione od dalszego rozwoju sytuacji związanej z pandemią Covid-19.
187.	Port lotniczy Łódź	s.209	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej	Brak jest wskaźników więc nie będzie możliwości monitorowania czy założone działania mają swój efekt i czy polityka jest realizowana.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na charakter dokumentu nie ma konieczności uwzględnienia wskaźników .
188.	Port lotniczy Łódź	<i>Bezpieczeństwo lotnicze (w tym cyberbezpieczeństwo)</i>	Wzrost znaczenia usług lotniczych, w szczególności w ruchu pasażerskim, generuje również zagrożenia związane z aktami nieprawnej ingerencji (aktami terrorystycznymi).	Tematyka Safety mieszana z zagadnieniami security.	Uwaga nieuwzględniona, kwestie safety i security są ze sobą ściśle powiązane.
189.	Port Lotniczy Łódź	<i>Ograniczanie emisji w portach lotniczych</i>	Jedną z takich możliwości jest uczestnictwo w programie Airport Carbon Accreditation, realizowanym przez Europejską Radę Lotnisk (ACI Europe). Celem projektu jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery przez porty lotnicze na świecie.	W Europie funkcjonuje kilka programów obok Airport Carbon Accreditation, jest deklaracja NET ZERO 2050.	Uwaga nieuwzględniona, ACI zostało podane w tekście dokumentu jako przykład
190.	Port lotniczy Łódź	Hałas lotniczy	całość	Brak w polityce omówienia i wskazania rozwiązań systemowych dla problemu odszkodowań za hałas.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie poruszono problematykę hałasu lotniczego i wskazano potencjalne kierunki działań w tym zakresie.
191.	Port lotniczy Łódź	<i>Europejska Strategia Rozwoju Lotnictwa</i>	„...Strategia podnosi także kwestię „kryzysu przepustowości”, przejawiającego się prognozowanym wzrostem liczby portów lotniczych, funkcjonujących na granicy przepustowości, przy jednoczesnej obecności portów posiadających nadwyżkę przepustowości. Diagnoza ta pozostaje nadal aktualna, pomimo przesunięcia się w	Projekt „Polityki .” przytacza zawartą w Europejskiej Strategii Rozwoju Lotnictwa kwestię „kryzysu przepustowości” przejawiającego się wzrostem liczby portów lotniczych funkcjonujących na granicy przepustowości, przy jednoczesnym niewykorzystaniu nadwyżki przepustowości innych portów, jednak nie ustosunkowując	Uwaga nieuwzględniona. Pomimo ogólnego charakteru dokumentu Polityki Lotniczej omówiono kwestie przepustowości polskich portów lotniczych oraz wskazano kierunki rozwoju infrastruktury portów lotniczych w oparciu o analizę przepustowości.

			czasie tego „kryzysu” w związku ze spadkiem ruchu lotniczego wynikającym z pandemii COVID-19. Strategia zwraca uwagę, iż „ważne jest, aby jak najlepiej wykorzystać istniejącą przepustowość i planować z odpowiednim wyprzedzeniem zaspokojenie przewidywanych przyszłych potrzeb. Konieczne jest także zapewnienie lepszego planowania strategicznego portów lotniczych na poziomie unijnym.” - str. 20.	się do sytuacji w tym zakresie na krajowym rynku lotniczym. „Polityka.” powinna wskazywać ocenę sytuacji w zakresie przepustowości w polskich portach lotniczych wraz z oceną niewykorzystanej nadwyżki przepustowości niektórych portów w kontekście zmniejszenia obciążenia ruchem portów już funkcjonujących na granicy przepustowości.	
192.	Port Lotniczy Łódź	<i>Kierunki interwencji / Rozwój sieci lotnisk w Polsce.</i>	Jednym z podstawowych zadań Polityki Lotniczej jest stworzenie klarownego i funkcjonalnego zarazem podziału portów lotniczych i lotnisk, który będzie uwzględniał ich rangę na polskim rynku transportowym, a tym samym determinował kierunki rozwoju.	Podział portów lotniczych nie jest wystarczający do określenia kierunków rozwoju tych portów. W rozdziale tym nie określono kierunku rozwoju portów regionalnych poświęcając im zaledwie trzy strony tej części, natomiast rolę CPK opisano na stronach czternastu.	Uwaga nieuwzględniona, istota projektu CPK wymaga szerokiego ujęcia w dokumencie.
193.	Port Lotniczy Łódź	<i>Europejska strategia rozwoju lotnictwa.</i>	Strategia podnosi także kwestię „kryzysu przepustowości”, przejawiającego się prognozowanym wzrostem liczby portów lotniczych, funkcjonujących na granicy przepustowości, przy jednoczesnej obecności portów posiadających nadwyżkę przepustowości.	W Polityce Lotniczej nie wskazano rozwiązań pozwalających na wykorzystanie nadwyżki przepustowości w tych portach, w których ona występuje.	Uwaga nieuwzględniona. Pomimo ogólnego charakteru dokumentu Polityki Lotniczej omówiono kwestie przepustowości polskich portów lotniczych oraz wskazano kierunki rozwoju infrastruktury portów lotniczych w oparciu o analizę przepustowości.
194.	Port Lotniczy Łódź	<i>Wyniki prognozy.</i>	Tabela 5.	Z prognoz zamieszczonych w tabeli wynika, że pełne wykorzystanie budowanego obecnie lotniska w Radomiu będzie miało miejsce przez 7 lat (2021-2027). W okresie późniejszym będzie występowała „nadwyżka przepustowości”, co stoi w sprzeczności z założeniami strategii rozwoju lotnictwa.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
195.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa	Optymalizacji nakładów finansowych inwestycji w infrastrukturę lotniczą poprzez: <ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie do nowej perspektywy 	Optymalizacja inwestycji powinna spowodować samofinansowanie rozwoju infrastruktury lotniczej, a zwłaszcza	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanej treści, została podkreślona istotność

		cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”	finansowej UE (2021-2027), • dążenie do zapewnienia możliwie wysokiego stopnia samofinansowania rozwoju infrastruktury lotniczej, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności integracji transportowej miast i regionów, • zapewnienia warunków realizacji strategii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, także w kontekście przygotowań do kolejnych okresów/planów skuteczności działania w ramach SES.	samofinansowanie infrastruktury lotniczej Centralnego Portu Komunikacyjnego. Budowa nowych portów lotniczych bez założenia ich samofinansowania nie ma uzasadnienia.	samofinansowania rozwoju infrastruktury lotniczej.
196.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Przewozy cargo	Przewiduje się, że światowy ruch towarowy będzie wzrastał o ponad 4 proc. rocznie w ciągu najbliższych 20 lat. Przewiduje się, że transport lotniczy, w tym ruch ekspresowy, będzie rósł w podobnym tempie ponad 4 proc. rocznie, podczas gdy poczta lotnicza będzie rosła wolniej, średnio o 2 proc. rocznie do 2037 r. Ogólnie rzecz biorąc, światowy ruch towarowy będzie większy ponad dwukrotnie w ciągu następnych 20 lat. (obliczenia przed COVID-19)	Brak danych z roku 2020 i aktualnych prognoz lotniczego ruchu towarowego.	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
197.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Rynek linii lotniczych	Europejski rynek lotniczy staje się coraz bardziej dojrzały, a roczne zapotrzebowanie na inwestycje w infrastrukturę jest o 20 proc. za małe w stosunku do potrzeb (dane za ACI). Zapewnienie odpowiedniego poziomu inwestycji jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności europejskiego rynku. Szacuje się, że do roku 2040 aż 19 lotnisk w Europie będzie przepelnionych (obliczenia przed COVID). Także według szacunków EUROCONTROL (również przed COVID), w perspektywie do 2040 r. należy się spodziewać znacznych ograniczeń przepustowości w istniejącej infrastrukturze lotniskowej w Europie.	Jakie są aktualne prognozy, po uwzględnieniu zmniejszenia ruchu lotniczego po COVID-19?	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
198.	Stowarzyszenie	Ogólna	W 2015 r. na jednego mieszkańca Polski	Brak analizy porównawczej siły nabywczej	Uwaga nieuwzględniona, ze

	Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	sytuacja rynku lotniczego w UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	przypadało jedynie 0,7 podróży lotniczych, podczas gdy w krajach zachodnich wskaźnik ten wynosił 2,7. Podobnie jak w przypadku Polski dostępność transportu lotniczego dla mieszkańców CEE jest znacząco niższa niż dla mieszkańców „starej” części Unii Europejskiej	mieszkańców krajów zachodnich Unii Europejskiej i Polski w stosunku do ilości podróży lotniczych na jednego mieszkańca.	względu na ogólny charakter dokumentu.
199.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponadproporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-topoint), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej	Dynamiczny rozwój oferowanych połączeń linii niskokosztowych w Polsce wynika z niższego kosztu takich podróży. Inna, bardziej zróżnicowana oferta napotyka barierę rozwojową spowodowaną wyższym kosztem podróży.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości
200.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał jego rozwoju.	Zapomniano o takich węzłach przesiadkowych obsługujących pasażerów Europy Środkowej w kierunkach azjatyckich jak: Stambuł, Szeremietiewo, Monachium, Wiedeń, Helsinki, Kijów, Dubaj,	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy i jednocześnie w tym miejscu Unii Europejskiej. Jednocześnie zdaniem projektodawcy nie wszystkie wymienione przez Państwa porty lotnicze można uznać za węzły przesiadkowe obsługujące przedmiotowy region Europy.
201.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja	Warszawa ma być węzłem przesiadkowym dla Europy Środkowo-Wschodniej, wypełniając lukę w tym regionie.	Nie ma luki w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, jeśli chodzi o porty lotnicze-węzły przesiadkowe.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy.

		Lotniska Chopina w Warszawie			
202.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie	W ciągu ostatnich pięciu lat Lotnisko Chopina w Warszawie zanotowało imponujący wzrost 12,2% rocznie (CAGR), podczas gdy ruch w PRG w tym samym czasie rósł średnio o 9,8% rocznie. Kijów (KBP), ze średnim wzrostem na poziomie 17,3% rocznie, wyprzedziło Bukareszt (OTP) i niemal zrównało się z Budapesztem (BUD).	Dlaczego pominięto porty lotnicze w Wiedniu (lot poniżej 1 godziny z Pragi, Krakowa, Budapesztu, Zagrzebia, Belgradu), w Monachium (lot poniżej 1 godziny z Pragi, Wrocławia, Ljublany), w Stambule (lot ok. 1 godziny z Aten, Sofii i Bukaresztu, poniżej 2 godzin z Belgradu, Budapesztu, Kijowa) i w Helsinkach (lot poniżej 1 godziny z Tallina i Rygi, poniżej 2 godzin z Wilna, Gdańska, Poznania) i nie podano danych z tych portów lotniczych?	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy. Jednocześnie zdaniem projektodawcy nie wszystkie wymienione przez Państwa porty lotnicze można uznać za węzły przesiadkowe obsługujące przedmiotowy region Europy.
203.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Rynek lotniczy w Polsce. Ruch krajowy na Lotnisku Chopina w Warszawie		Brak danych z 2020 i aktualnych prognoz ruchu lotniczego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
204.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce		Brak danych z lat 2019, 2020 i aktualnych prognoz lotniczego ruchu towarowego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
205.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	General Aviation		Brak danych z 2020 i aktualnych prognoz ruchu lotniczego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
206.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Analiza SWOT dla transportu	braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed	Brak analizy SWOT w sytuacji zmienionej skutkami COVID-19	Uwaga uwzględniona częściowo.

		lotniczego w Polsce	<p>pandemią COVID-19). dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w portach lotniczych od 2004 r. (do czasu pandemii COVID-19) wzrost rentowności portów lotniczych przed pandemią COVID-19 stosunkowo silna pozycja PLL LOT S.A. na tle przewoźników z regionu Europy ŚrodkowoWschodniej (do czasu pandemii COVID-19)</p>		
207.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce	<p>Impulsem do rozwoju transportu lotniczego w Polsce może być budowa i uruchomienie Centralnego Portu Komunikacyjnego, łączącego transport lotniczy z transportem drogowym i kolejowym.</p>	<p>Brak podstaw do takiego stwierdzenia. Centralny Port Komunikacyjny może zabrać portom regionalnym pasażerów międzynarodowych i zlikwidować loty krajowe, co ostatecznie doprowadzi do zwinięcia transportu lotniczego w Polsce.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, CPK stanowi szansę dla rozwoju transportu lotniczego w Polsce.</p>
208.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce	<p>Pandemia COVID-19, która rozpoczęła się w 2020 r. w niespotykany dotychczas sposób wpłynęła na rynek lotniczy. W bardzo krótkim czasie ruch lotniczy w polskich portach lotniczych został ograniczony niemal do zera. Skutki pandemii COVID-19 i jej wpływu na dynamikę rozwoju lotnictwa na świecie jest trudny do oszacowania. Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.</p>	<p>Jeśli prognozy ruchu lotniczego sprzed pandemii straciły swoją ważność a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii jest nierealne to na jakich danych i na jakich prognozach jest oparta Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce? Jak można decydować się na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego nie mając aktualnych prognoz ruchu lotniczego?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Jednocześnie należy podkreślić, że prognozy w dokumencie zostaną zaktualizowane.</p>

209.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce	Jak wskazują prognozy analityków ekonomicznych z drugiej połowy 2020 r., osiągnięcie wskaźników ruchu lotniczego z 2019 r., będzie możliwe w 2024 r. pod warunkiem, że zachorowania na COVID-19 będą się utrzymywać na niskim poziomie, a pasażerowie będą korzystać z transportu lotniczego	Brak definicji wyrażenia „zachorowania na COVID-19 na niskim poziomie”.	Uwaga nieuwzględniona, ocena poziomu zachorowań na Covid-19 wykracza poza zakres dokumentu.
210.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Prognozy ruchu opracowane przez IATA	Treść raportu opiera się zatem na danych i informacjach, które mogły ulec zmianie od początkowego stadium opracowania raportu, szczególnie w odniesieniu do trwającej pandemii COVID 19 oraz jej wpływu na przemysł lotniczy. Z uwagi, iż raport opiera się na danych i informacjach uzyskanych przed tymi zdarzeniami, raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r.	Jak można decydować się na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego nie mając aktualnych prognoz ruchu lotniczego?	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Jednocześnie należy podkreślić, że prognozy w dokumencie zostaną zaktualizowane.
211.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Przepustowość portu lotniczego Lotniska Chopina w Warszawie i transfery lotnicze	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” Lotnisko Chopina w Warszawie nie będzie w stanie obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji lotniczych rocznie, co znacznie ograniczy rozwój LOT-u.	Nie wyjaśniono dlaczego Port Lotniczy Chopina nie może obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji. Dla porównania Port Lotniczy Gatwick obsłużył w 2019 roku 46,6 mln pasażerów i wykonał ponad 280 tysięcy operacji lotniczych. Lotnisko Gatwick ma 1 pas startowy, 2 terminale i ograniczenia nocnych lotów. Dlaczego w Porcie Lotniczym	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko Chopina podlega licznym ograniczeniom środowiskowym, lokalizacyjnym oraz hałasowym.

				Gatwick można osiągnąć taki wynik a w Porcie Lotniczym Chopina nie można?	
212.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r.	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	W tabeli są nierzeczywiste dane z roku 2020 (ogółem 52 mln 754 tysięcy pasażerów podczas gdy w rzeczywistości było obsłużonych 14,5 mln pasażerów) a w związku z tym prognoza na lata 2021-2040 jest błędna	Uwaga częściowo uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.
213.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r.	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Według prognozy Port Lotniczy Radom ma wystartować w roku 2021 z liczbą pasażerów 1,9 mln i osiągnąć 773 tysiące pasażerów w 2040 r. Radom jako jedyny port lotniczy ma zredukować liczbę pasażerów o 60%.do roku 2040. Jeśli CPK ma w 1 etapie budowy (2 pasy startowe) być zdolny do obsłużenia 45 mln pasażerów to Port Lotniczy Radom jest zbędny co najmniej do roku 2040.	Uwaga nieuwzględniona. Port Lotniczy Radom jest inwestycją własną PPL.
214.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Perspektywy dla cargo.	Tabela 8. Obraz rynku polskiego – zagrożenia i szanse. Wdrożenie strategii stworzenia węzła lotniczego w postaci CPK oraz przekierowanie istniejących przepływów ładunków z innych lotnisk UE ułatwi połączenie z innymi lokalizacjami produkcji na świecie.	Jaki podmiot gospodarczy albo polityczny przekieruje istniejące przepływy ładunków z innych lotnisk UE do CPK? Przeważająca większość klientów ładunków cargo jest blisko tych innych lotnisk UE.	Uwaga nieuwzględniona, sporządzone na potrzeby CPK analizy wykazały zasadność inwestycji CPK.
215.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Perspektywy dla cargo.	Tabela 8. Obraz rynku polskiego – zagrożenia i szanse. Modernizacja floty i rozbudowa tras długodystansowych.	Czy Polskie Linie Lotnicze LOT mają środki na modernizację floty i rozbudowę tras długodystansowych? PLL LOT odnotowały ponad 1 mld zł straty w 2020 r.	Uwaga nieuwzględniona. W tabeli przedstawiono, że szansą dla polskiego rynku cargo może być modernizacja floty i rozbudowa tras dystansowych przez PLL LOT.
216.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Perspektywy dla cargo.	Tabela 8. Obraz rynku polskiego – zagrożenia i szanse. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową gwarantują, że koszt transportu i jego czas będzie spadał, dzięki czemu przewóz lotniczy cargo stanie się bardziej konkurencyjny.	W jaki sposób inwestycje w Port Lotniczy Radom i w CPK spowodują obniżenie kosztu transportu lotniczego? I czy wtedy transport lotniczy będzie bardziej konkurencyjny wobec transportu samochodowego albo kolejowego?	Uwaga nieuwzględniona. Transport lotniczy w dużej mierze jest uzupełniający dla transportu drogowego i lotniczego, a w niektórych przypadkach jest jedyną dostępną formą transportu.

					Poprawa jakości świadczonych usług (m.in. w związku z realizacją projektu CPK) wpłynie pozytywnie na konkurencyjność transportu lotniczego oraz optymalizację świadczenia usług transportu lotniczego.
217.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Cele i założenia strategiczne Programu CPK	W 2019 r. PLL LOT przewiózł ponad 10,1 mln pasażerów. PLL LOT będzie największym przewoźnikiem operującym z CPK i tam zlokalizuje swoje centrum operacji	Według prognozy podanej wcześniej CPK ma osiągnąć 43 mln pasażerów w 2040. Czy to znaczy, że PLL LOT ma zamiar obsłużyć ponad 20 mln pasażerów w CPK w 2040 r.? 100% wzrost w ciągu 17 lat? Czy inne linie lotnicze nie będą konkurować z LOTem i oddadzą swoich klientów?	Tak. Oczywiście, że będą konkurować. Jednocześnie wszyscy będą beneficjentami przewidywanego w przyszłości wzrostu przewozów pasażerskich.
218.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Rynek cargo lotniczego w Polsce	Polski rynek lotniczego cargo rozwija się dynamicznie, niemniej jednak jest dość słabo rozwinięty i stanowi zaledwie 1% cargo obsługiwanego w całej Europie. To znacznie mniej niż udział pozostałych gałęzi transportu na tym rynku. Konkurencją dla przewozów towarowych drogą powietrzną jest transport kolejowy cargo. Tonaż przewożonych na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w 2019 r. wyniósł ok. 124 tys. ton. Ten segment rynku w lotnictwie ma znaczący potencjał, który będzie mógł być wykorzystywany, jednakże wyłącznie w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych, jak również pełnej intermodalności i interoperacyjności z innymi rodzajami transportu. Rozwiązaniem problemu ma być budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Realizacja inwestycji związanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym, który nie będzie podlegał istotnym ograniczeniom	Jaki tonaż ładunków lotniczych cargo jest planowany w CPK? Czy w Polsce jest wystarczająco duży rynek na przewóz cargo drogą powietrzną?	Dane szczegółowe znajdują się w Master Planie oraz planie generalnym lotniska CPK. Infrastruktura CPK oraz infrastruktura towarzysząca (drogowa i kolejowa) będą jednym ze stymulantów które spowodują wzrost wolumenu cargo. Rynek cargo jest zależy od rozwoju gospodarki kraju.

			środowiskowym (częstotliwość wykonywania operacji, szczególnie w porze nocnej), umożliwi rozwój lotniczych przewozów ładunków.		
219.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Program Komisji Europejskiej przewiduje, że ograniczenie emisji z transportu lotniczego może zostać osiągnięte m.in. przez usprawnienie zarządzania jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, likwidację dopłat do paliw kopalnych, ograniczenie liczby bezpłatnych uprawnień przydzielanych przewoźnikom lotniczym czy też wprowadzanie paliw alternatywnych.	Wszystkie wymienione działania prowadzą do wzrostu kosztu transportu lotniczego, co może istotnie negatywnie wpłynąć na rozwój transportu lotniczego w Polsce.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dokument uzupełniono o informację, iż dekarbonizacja transportu będzie działaniem kosztochłonnym.
220.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Zarządzający portami lotniczymi powinni uczestniczyć w światowych i europejskich inicjatywach mających na celu wspieranie dążeń do osiągnięcia możliwie najwyższego poziomu neutralności klimatycznej. Jedną z takich możliwości jest uczestnictwo w programie Airport Carbon Accreditation, realizowanym przez Europejską Radę Lotnisk (ACI Europe). Celem projektu jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery przez porty lotnicze na świecie.	Lokalizacja CPK w odległości 40km od centrum Warszawy spowoduje pośrednio i bezpośrednio wzrost emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń z powodu długiego czasu dojazdu mieszkańców Warszawy samochodami albo pociągami regionalnymi do nowego portu. Podróż z Warszawy do CPK szybką koleją (średnia prędkość na tym odcinku będzie wynosiła ok 150km/godz) to marnowanie energii elektrycznej – pociąg będzie musiał hamować zaraz po osiągnięciu dużej prędkości.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazany fragment dokumentu odnosi się do udziału Zarządzających portami lotniczymi w inicjatywach dotyczących neutralności klimatycznej a nie lokalizacji CPK.
221.	Stowarzyszenie Zanim Powstanie Lotnisko - CPK	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	Ponadto, realizacja inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, jako multimodalnego węzła transportowego, będzie generować nowe miejsca pracy – zarówno w samym porcie lotniczym, jak w inwestycjach towarzyszących oraz związanych z nową siecią linii kolejowych i dróg.	Zamknięcie Portu Lotniczego Chopina i redukcja lotów krajowych z lotnisk regionalnych spowoduje likwidację miejsc pracy w tych lotniskach. Czy przeprowadzono analizę ile pracowników i na jakich stanowiskach straci pracę w związku z uruchomieniem CPK? Czy przeanalizowano ile miejsc pracy zostanie utraconych i w jakich działach gospodarki w związku z budową CPK (wywłaszczenia, przesiedlenia, likwidacja rolnictwa i zniszczenie lokalnego	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK a jedynie wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port

				ryнку na terenie wysiedleń)?	Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Ponadto nie ulega wątpliwości, że budowa tak dużego portu lotniczego będzie generowała nowe miejsca pracy. Ministerstwo Infrastruktury na potrzeby prac nad Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego (...) nie przeprowadzało wymienionych przez Państwa analiz.
222.	GDDKiA	Str. 100	Główne inwestycje drogowe w zakresie CPK to przebudowa odcinka autostrady A2 pomiędzy Warszawą i Łodzią oraz budowa Autostradowej Obwodnicy Warszawy	Inwestycją Towarzystwającą jest również S10: ' Głównie inwestycje drogowe w zakresie CPK to przebudowa odcinka autostrady A2 pomiędzy Warszawą i Łodzią oraz budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej oraz drogi ekspresowej S10A1 -OAW.	Uwaga uwzględniona
223.	GDDKiA	Str. 145	rozbudowa odcinka autostrady A2 pomiędzy Warszawą a Łodzią do 3 pasów ruchu	Na części odcinka jest to rozbudowa do 4 pasów ruchu - propozycja korekty: Poszerzenie autostrady A2 pomiędzy Warszawą a Łodzią o dodatkowe pasy ruchu	Uwaga uwzględniona
224.	GDDKiA	Str. 145	oraz budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej	Inwestycją Towarzystwającą jest również S10: oraz budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej wraz z drogą ekspresową S10A1 - OAW	Uwaga uwzględniona
225.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Lotniska regionalne	„regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych (...) nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce” (s. 94) vs. „powinny być podejmowane działania służące stopniowej likwidacji tzw. białych	Analizowane opracowanie nie daje jasnej odpowiedzi na pytanie, jaka jest rola regionalnych portów lotniczych zarówno względem regionów, w których są położone, jak również w relacji do portu hubowego (H&S), jakim dotychczas było i jest Lotnisko Chopina w Warszawie, a w przyszłości ma	Uwaga nieuwzględniona. Drugi zacytowany fragment dotyczy lotnisk innych niż porty regionalne realizowanego małymi samolotami, a nie przez lotnictwo komercyjne, dodatkowo likwidacja białych plam na mapie transportu lotniczego

			<p>plam na mapie transportu lotniczego w Polsce. Dostrzegalny jest potencjał do rozwoju małych, lokalnych lotnisk i lądowisk” (s. 118) oraz „porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. Ich szczególna rola będzie polegała na <<dowożeniu>> pasażerów z różnych części kraju do CPK” (s. 118)</p>	<p>się stać CPK. Z jednej strony pojawia się krytyczna ocena skutków decentralizacji rozwoju sieci portów lotniczych, wykazująca nierentowność lotnisk regionalnych, a z drugiej - powierza się im obsługę ruchu krótkodystansowego oraz zasilanie CPK pasażerami pochodzącymi ze wszystkich regionów kraju. Ujawnia się tu brak spójnej koncepcji co do funkcji, jaką regionalne porty lotnicze mają pełnić w ogólnokrajowej siatce połączeń.</p>	<p>może pozwalać regionom na poprawę infrastruktury dojazdowej do portów lotniczych tym samym, pozwalając dotrzeć do portu lotniczego w krótszym czasie. CPK z zasady ma skupiać siatkę hubową, a porty regionalne mają stanowić sieć uzupełniająca w oparciu o efektywność kosztową</p>
226.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	<i>Lotniska regionalne</i>	<p>„sama sieć kolejowa nie byłaby w stanie zapewnić odpowiedniego przepływu pasażerów pomiędzy CPK, a oddalonymi regionami ze względu na czas podróży oraz dostępność i jakość infrastruktury alternatywnych środków transportu” (s. 118) vs. Tabela 3. „Scenariusz z CPK”: „rozwój połączeń kolejowych do regionów, który spowoduje zmniejszenie ruchu krajowego na CPK” (s. 69).</p>	<p>Brak szczegółowego udokumentowania relacji, jakie będą zachodzić między powstającą etapami siecią KDP i funkcjonującymi portami regionalnymi w kontekście zasilania CPK ruchem pasażerskim. Z jednej strony utrzymuje się, iż sama sieć kolejowa nie będzie w stanie zapewnić wystarczającego przepływu pasażerów między CPK a regionami, co implikuje niezbędność portów regionalnych w zaspokojeniu potrzeb generowania ruchu do CPK. Z drugiej zaś strony zakłada się, iż „rozwój połączeń kolejowych do regionów” będzie skutkował zmniejszeniem ruchu dołotowego do CPK, bez podania segmentacji tego ruchu i bez wskazania na strukturę przepływów pasażerskich w kolejnych latach rozbudowy sieci KDP.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>
227.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Rola Centralnego Portu Komunikacyjnego w systemie transportowy	<p>CPK ma być „węzłem transportowym zlokalizowanym między Warszawą i Łodzią składającym się z portu lotniczego dla obszaru Polski i Europy Środkowo-Wschodniej oraz głównego węzła kolejowego systemu pasażerskich przewozów dalekobieżnych, które</p>	<p>W analizowanym projekcie nie przedstawiono również założeń dotyczących segmentacji ruchu lotniczego dla CPK. Brak jest przekonujących argumentów dla tezy, że po otwarciu CPK nastąpią znaczne spadki ruchu w portach regionalnych, które obsługują głównie (w przypadku Portu</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.</p>

		<p>m Polski</p>	<p>dodatkowo są włączone w układ sieci drogowej” (s. 99). oraz „CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk [regionalnych], lecz będzie wobec nich komplementarny” (s. 116) vs. wyniki prognozy ruchu IATA do roku 2040 ujęte w tabeli nr 5 (s. 74-75), z której wynika, iż moment otwarcia CPK w roku 2028 i zakładanego w tym roku nagłego wzrostu ruchu lotniczego w klastrze warszawskich portów lotniczych (WAW/CPK) o 10 mln (z 26 mln do 36 mln) zbiega się w czasie z radykalnym spadkiem ruchu (łącznie o 7,5 mln w roku 2028) w większości portów regionalnych).</p>	<p>Lotniczego Poznań-Ławica jest to prawie 80%) ruch point-to-point (LCC i czartery), a CPK w założeniach ma być hubem (H&S) zbierającym z regionów ruch przesiadkowy oferowany przez przewoźników tradycyjnych. Zatem regionalny ruch LCC i czarterowy nie powinien negatywnie odczuwać otwarcia CPK, lecz wręcz przeciwnie - należałoby się spodziewać zwiększenia rotacji i obłożenia przewoźników legacy, w celu generowania ruchu dolotowego z regionów do CPK. W przypadku Portu Lotniczego w Poznaniu zakłada się spadek ruchu o 11,4 % z 3,5 mln do 3,1 mln, czyli o 0,4 mln w roku 2028. Ruch legacy w Poznaniu stanowi ok. 28%, z czego PLL LOT obsługuje właśnie ok. 11%. Zatem zgodnie z analizowanym projektem <i>Polityki Lotniczej</i> należałoby przyjąć, iż w momencie otwarcia CPK PLL LOT zawiesi wszystkie połączenia z Poznania, co wydaje się założeniem dość wątpliwym, zwłaszcza w kontekście roli portów regionalnych jako źródeł ruchu zasilającego CPK. Warto wspomnieć, iż przez ostatnie 10 lat ruch lotniczy w Polsce wzrastał w miarę równomiernie zarówno w portach regionalnych jak i w porcie przesiadkowym, jakim jest WAW. Nie zachodziło zjawisko kanibalizacji rynku między warszawskim hubem a portami regionalnymi, gdyż obsługują one inne segmenty ruchu - regiony i hub są względem siebie komplementarne, nie rywalizujące. Należy pamiętać, iż podobnie pesymistyczne scenariusze dla regionalnych portów z zachodniej części kraju kreślono w obliczu powstawania lotniska Berlin-Brandenburg. Zakładano liczny odpływ pasażerów z POZ,</p>	
--	--	-----------------	---	---	--

				<p>WRO, IEG i SZC do BER i dramatyczne spadki ruchu w tych portach. Uruchomienie BER w październiku 2020 zbiegło się wprawdzie w czasie z pandemią COVID-19, jednakże statystyki ruchu nie wykazują korelacji oddania do użytkowania tego portu z preferencjami pasażerów zachodniej części Polski, pomimo dogodnego skomunikowania i stosunkowo niewielkiego oddalenia wynoszącego 250 km. Warto również nadmienić, iż po otwarciu BER POZ nie utracił połączeń ani przewoźników na jego rzecz.</p>	
228.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Założenia dotyczące obydwu scenariuszy „bez CPK” i „z CPK”	„Polskie Linie Lotnicze LOT rozwijają rozbudowaną sieć, w której WAW/CpK będzie w centrum operacji regionalnych i międzykontynentalnych” (s. 69)	<p>Zupełnie pominięto, w jaki sposób owa rozbudowa wolumenu przewozów pasażerskich ma następować do czasu uruchomienia CPK, jak również w pozostałym horyzoncie do 2040 roku. Pominięte zostały potencjalne strumienie pasażerów, którzy rozpoczynają podróż w portach regionalnych z intencją kontynuowania jej poprzez CPK na kierunkach międzykontynentalnych. Dokument nie zawiera danych dotyczących operowania narodowego przewoźnika do portów lotniczych w bliższym i dalszym sąsiedztwie Polski (głównie w Europie Środkowo-Wschodniej), co mogłoby stanowić kolejne strumienie pasażerskie zasilające CPK.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
229.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. (sic!)	Tabela 5. Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	<p>Oprócz zastrzeżeń ujętych w pkt. 4 powyżej: zaprezentowane wyniki prognozy ruchu mogłyby być uzasadnione, gdyby zakładano przeniesienie do CPK okolicznych baz przewoźników low-costowych, jednak z cytowanych wyliczeń IATA wyraźnie wynika, iż prognozy ruchu dla Modlina - który obsługuje wyłącznie linie lotnicze Ryanair -</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

				mają niezmiennie tendencję wzrostową, mimo otwarcia CPK w roku 2028.	
230.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Kolej dużych prędkości i intermodalność	<p>„Realizacja komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego stanowi podstawowy element przedsięwzięcia, pozwalając na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • skomunikowanie CPK z Warszawą i Łodzią, • stworzenie ogólnokrajowego systemu międzyregionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, obejmujących dostępnością wszystkie regiony kraju, którego głównym węzłem będzie CPK” (s. 99). <p>vs. cytowana wyżej Tabela 3. „Scenariusz z CPK”: „Rozwój połączeń kolejowych do regionów, który spowoduje zmniejszenie ruchu krajowego na CPK” (s. 69).</p>	Podkreśla się znaczną rolę KDP w zapewnieniu ruchu przesiadkowego dla CPK, jednak nie ukazuje żadnych ram czasowych powstania docelowego kształtu siatki KDP. Nieznane są harmonogramy powstania i uruchomienia tzw. „szprych” łączących za pomocą KDP wszystkie regiony kraju z CPK, dzięki którym pasażerowie mieliby w szybki i dogodny sposób dostawać się do CPK z pominięciem portów regionalnych. Zatem założenie prognostyczne wskazujące na nagły spadek ruchu dolotowego z portów regionalnych do CPK już w momencie jego otwarcia w roku 2028 nie jest udokumentowane, tym bardziej, że nie będzie wówczas jeszcze oddana do użytkowania pełna sieć KDP.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
231.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Kolej dużych prędkości i intermodalność	„rozwój kolei dużych prędkości w Polsce będzie miał dwa przeciwstawne skutki: Konkurencja na trasach krajowych oraz zwiększenie obszaru oddziaływania CPK” (s. 70)	W projekcie <i>Polityki Lotniczej</i> nie bierze się pod uwagę modelu, w którym to właśnie powstanie KDP i rozszerzenie sieci połączeń kolejowych sprawi, iż zwiększeniu ulegną obszary ciążenia regionalnych portów lotniczych. Rozwój interkonektywności portów regionalnych może zadziałać w obie strony - z jednej umożliwić dojazd koleją do CPK, z drugiej - zasilić porty regionalne pasażerami korzystającymi z linii niskokosztowych i czarterowych, zamieszkującymi obszar ciążenia CPK.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
232.		Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych	„prognozy sprzed wybuchu pandemii COVID- 19 wskazywały na wyczerpanie się przepustowości większości portów lotniczych w ciągu najbliższych kilku lat.” (s. 125) oraz analiza SWOT wymienia wśród słabych	W dokumencie brak jest podstaw przemawiających za założeniem tak niskich przyrostów ruchu po otwarciu CPK w 2028 r. Aktualne prognozy, z których korzysta Port Lotniczy Poznań-Ławica, zakładają wzrosty na znacznie wyższym poziomie.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia,

			<p>stron polskiego transportu lotniczego: „niedostateczną i szybko wyczerpującą się przepustowość terminali pasażerskich w głównych portach lotniczych” (s. 60) oraz „Connectivity ma kluczowe znaczenie dla wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i spójności społecznej. Im bardziej miasto, region lub państwo jest połączone szlakami powietrznymi z innymi miejscami na świecie, w tym większym stopniu sprzyja to rozwojowi miasta, regionu, czy państwa” (s.120) oraz „Polski rynek lotniczy w dalszym ciągu potrzebuje stymulacji w celu zbliżenia się do bardziej rozwiniętych rynków lotniczych z regionu Europy Zachodniej” (s. 37-38) vs. Tabela 5: prognozy ruchu sporządzone przez IATA do roku 2040 zakładają nie tylko, drastyczny spadek ruchu w regionalnych portach lotniczych po otwarciu CPK, lecz także bardzo niewielką dynamikę rozwoju ruchu po roku 2028 (zaledwie 102% w przypadku Portu Lotniczego Poznań-Ławica i większości innych portów).</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ROK</th> <th>Pax ogółem</th> <th>Dynamika [%]</th> <th>Pax ogółem</th> <th>Dynamika [%]</th> <th>Różnica CPK</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>202</td><td>657 709</td><td></td><td>2</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>202</td><td>1092</td><td>166,1</td><td>2 825</td><td>104,37</td><td></td></tr> <tr><td>202</td><td>1 741</td><td>159,4</td><td>2 950</td><td>104,44</td><td></td></tr> <tr><td>202</td><td>2213</td><td>127,1</td><td>3</td><td>104,13</td><td></td></tr> <tr><td>202</td><td>2 541</td><td>114,8</td><td>3 191</td><td>103,88</td><td>649</td></tr> <tr><td>202</td><td>2 834</td><td>111,5</td><td>3</td><td>103,59</td><td>47177</td></tr> <tr><td>202</td><td>3</td><td>106,9</td><td>3 449</td><td>104,33</td><td>419</td></tr> <tr><td>202</td><td>3 185</td><td>105,1</td><td>3</td><td>103,17</td><td>373</td></tr> <tr><td>202</td><td>3 284</td><td>103,1</td><td>31388</td><td>88,19</td><td>-145</td></tr> <tr><td>202</td><td>3 531</td><td>107,5</td><td>3 207</td><td>102,19</td><td>-323</td></tr> <tr><td>203</td><td>3 655</td><td>103,5</td><td>3</td><td>102,16</td><td>-378</td></tr> <tr><td>203</td><td>3 815</td><td>104,3</td><td>3 348</td><td>102,17</td><td>-466</td></tr> <tr><td>203</td><td>3 952</td><td>103,5</td><td>3</td><td>101,99</td><td>-537</td></tr> </tbody> </table> <p>Skoro celem Polityki Lotniczej jest poprawa connectivity regionów, przy jednoczesnym wskazaniu na niską mobilność w Polsce (1,24 w 2019) w stosunku do krajów UE (4,14) oraz historyczną dysproporcję w dostępności transportu lotniczego, jaka zachodzi między Polską a starą Unią, to wnioski sugerujące ograniczanie rozwoju infrastruktury dużych regionalnych portów lotniczych są nieuzasadnione.</p>	ROK	Pax ogółem	Dynamika [%]	Pax ogółem	Dynamika [%]	Różnica CPK	202	657 709		2			202	1092	166,1	2 825	104,37		202	1 741	159,4	2 950	104,44		202	2213	127,1	3	104,13		202	2 541	114,8	3 191	103,88	649	202	2 834	111,5	3	103,59	47177	202	3	106,9	3 449	104,33	419	202	3 185	105,1	3	103,17	373	202	3 284	103,1	31388	88,19	-145	202	3 531	107,5	3 207	102,19	-323	203	3 655	103,5	3	102,16	-378	203	3 815	104,3	3 348	102,17	-466	203	3 952	103,5	3	101,99	-537	informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
ROK	Pax ogółem	Dynamika [%]	Pax ogółem	Dynamika [%]	Różnica CPK																																																																																				
202	657 709		2																																																																																						
202	1092	166,1	2 825	104,37																																																																																					
202	1 741	159,4	2 950	104,44																																																																																					
202	2213	127,1	3	104,13																																																																																					
202	2 541	114,8	3 191	103,88	649																																																																																				
202	2 834	111,5	3	103,59	47177																																																																																				
202	3	106,9	3 449	104,33	419																																																																																				
202	3 185	105,1	3	103,17	373																																																																																				
202	3 284	103,1	31388	88,19	-145																																																																																				
202	3 531	107,5	3 207	102,19	-323																																																																																				
203	3 655	103,5	3	102,16	-378																																																																																				
203	3 815	104,3	3 348	102,17	-466																																																																																				
203	3 952	103,5	3	101,99	-537																																																																																				
233.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych	<p>analiza SWOT (s. 61-63), która wśród wymienianych zagrożeń dla transportu lotniczego w Polsce całkowicie pomija problemy z pozyskaniem dofinansowania unijnego na rozbudowę infrastruktury lotniskowej vs. cytowana wyżej Tabela 5 zawierająca prognozy ruchu sporządzone przez IATA do roku 2040, które zakładają nie tylko, drastyczny spadek ruchu w regionalnych portach lotniczych po otwarciu CPK, lecz także bardzo niewielką dynamikę rozwoju ruchu po roku 2028.</p>	<p>Należy uzupełnić analizę SWOT o zagrożenia w postaci problemów z uzyskaniem finansowania z UE. Ubieganie się o jakiegokolwiek dofinansowanie unijne na cel rozbudowy infrastruktury lotniskowej może być znacznie utrudnione, skoro tak nisko szacuje się rozwój ruchu lotniczego w Polsce. Już w chwili obecnej uzyskanie jakiegokolwiek dofinansowania na rozbudowę lub modernizację infrastruktury możliwe jest tylko w ramach projektów obejmujących ochronę środowiska lub zwiększenie bezpieczeństwa, czego <i>nota</i></p>	Uwaga niezasadna, MI dokłada wszelkich starań celem uzyskania środków Unijnych dedykowanych transportowi lotniczemu, jednocześnie KE stoi na stanowisku, że transport lotniczy nie wymaga dofinansowania ze strony Funduszy Unijnych. Dane prognostyczne dla Polski nie mają większego znaczenia przyznania lub braku środków na rozwój infrastruktury państw członkowskich.																																																																																				

				<p><i>bene</i> twórcy projektu <i>Polityki Lotniczej</i> nie wykazują w analizie SWOT jako zagrożenia dla polskiej branży lotniczej. Przyjmując tak niską dynamikę wzrostu ruchu lotniczego (ok. 102% po roku 2028 w przypadku Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz większości pozostałych portów), a tym samym tak nisko szacując potencjał portów regionalnych, zdecydowanie utrudnia się im pozyskanie środków na dalszy stabilny rozwój. Aktualne prognozy ruchu, z których korzysta poznańskie lotnisko zakładają wzrosty na poziomie od 105 % do 107 % po otwarciu CPK.</p>	
234.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne	<p>„Ze względu na konieczność dążenia do maksymalizacji łańcucha wartości sektora lotniczego, działania podmiotu odpowiedzialnego za lotnisko centralne (lotnisko Chopina, docelowo CPK) względem lotnisk regionalnych powinny charakteryzować się aktywnym udziałem w kształtowaniu strategii rozwoju w tych portach lotniczych, w których inwestycje wykazują odpowiednią efektywność ekonomiczną i w perspektywie przyniosą wartość dodaną do rozwoju danego regionu i gospodarki na poziomie krajowym.”</p>	<p>O ile podejmowanie racjonalnych decyzji dotyczących rozwoju każdego portu lotniczego, o których mowa w tym akapicie, pozostaje zawsze domeną strony właścicielskiej, która musi również uwzględniać interes państwa, to jednak nasuwa się obawa, że wszelkie braki czy niedoskonałości w <i>Polityce Lotniczej</i>, będą istotną barierą w formułowaniu strategii rozwoju portów regionalnych w Polsce, zwłaszcza w kontekście braku aktualizacji prognozy IATA oraz rozplywu ruchu lotniczego w dłuższym horyzoncie czasowym.</p>	Projektodawca przyjął do wiadomości.
235.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Uwarunkowania strategiczne	<p><i>Polityka Lotnicza</i> „musi uwzględniać cele postawione w dokumentach strategicznych na poziomie Unii Europejskiej” (s. 20) oraz „Jak zauważono w Opinii Europejskiego Komitetu Regionów (...), lotniska regionalne są kluczowe dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej w regionach peryferyjnych, przez co w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i tworzenia</p>	<p><i>Polityka Lotnicza</i> nie spełnia założeń unijnych względem wspierania rozwoju regionów. Polska pozostaje pod względem wskaźnika <i>connectivity</i> jednym z najsłabiej skomunikowanych krajów w Europie, nawet wśród państw Europy Środkowo Wschodniej. Nie można zatem pomijać faktu, iż wzrost gospodarczy regionów zależy od stabilnego rozwoju portów regionalnych oraz oferowanej</p>	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zakłada dalszy rozwój portów regionalnych.

			<p>nowych miejsc pracy w tych regionach. Tworzą one impulsy rozwojowe, które ułatwiają wdrażanie celów polityki spójności w wymiarach przestrzennym, gospodarczym i społecznym” (s. 118).</p>	<p>przez nie siatki połączeń, a wzmocnienie ich konkurencyjności zapobiega odpływaniu pasażerów do portów lotniczych położonych w państwach ościennych (głównie Czechach i Niemczech).</p>	
236.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Plany generalne lotnisk użytku publicznego	<p>„aktualizacja planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce z uwzględnieniem nowej sytuacji rynkowej spowodowanej pandemią COVID-19 oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju.” (s. 214) oraz „konieczność weryfikacji (...) planów generalnych, które odzwierciedlają wpływ CPK co do przewidywanego kierunku rozwoju” (s. 116).</p>	<p>Zgodnie z art. 55 Prawa Lotniczego, to do Zarządzającego lotniskiem - odpowiedzialnego za opracowanie planu generalnego bądź jego aktualizacji - należy sporządzenie prognozy ruchu, określenie planowanego rozwoju połączeń i liczby pasażerów oraz dostosowanie skali rozbudowy infrastruktury do zakładanej przepustowości w kolejnych latach. Prognozy ruchu opracowywane przez Port Lotniczy Poznań-Ławica (jak wykazano w pkt. 9) znacząco odbiegają od założeń IATA, na których opiera się <i>Polityka Lotnicza</i>, a wiadomym jest, iż właśnie prognoza ruchu stanowi podstawę sporządzania każdego planu generalnego. To ona warunkuje potencjał rozbudowy infrastruktury - konfrontowany następnie z ograniczeniami środowiskowymi i możliwościami finansowymi danego lotniska. Port Lotniczy Poznań-Ławica jest właśnie w trakcie aktualizacji swego Masterplanu na lata 2023-2043, przeprowadzanej po konsultacjach z Ministerstwem Infrastruktury. Przygotowanie aktualizacji Masterplanu w rzetelny i zgodny z najlepszą wiedzą sposób może się jednak okazać poważnie utrudnione, skoro Zarządzający lotniskiem będzie zobowiązany do przyjęcia założeń wynikających z aktualnie analizowanego projektu <i>Polityki Lotniczej</i>. Pojawia się wątpliwość, czy właściwy minister ds. transportu zaakceptuje</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Od podmiotu sporządzającego prognozy ruchu lotniczego zależy przyjęcie warunków brzegowych i metodologii a w konsekwencji wynik. W związku z tym prognozy sporządzone przez IATA oraz Port Lotniczy w Poznaniu (oraz inne porty) mogą być od siebie różne, jednocześnie PL w Poznaniu nie przedstawił prognoz dotyczących tego lotniska.</p>

				<p>aktualizację planu generalnego, która nie będzie zgodna z jednym z dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju, jakim jest projektowana Polityka Lotnicza, zwłaszcza w części dotyczącej prognozy ruchu lotniczego.</p> <p>Istotnym brakiem analizowanego dokumentu w kontekście planów generalnych jest również brak inwentaryzacji infrastruktury lotniskowej i oceny jej przepustowości w ścisłej korelacji ze zaktualizowanymi prognozami ruchu lotniczego w obszarze ciężenia wszystkich portów regionalnych. Taka analiza - oparta na posiadanych zasobach infrastrukturalnych i biorąca pod uwagę skutki pandemii COVID-19 - winna stanowić podstawę prognozy ruchu dla CPK.</p>	
237.	Port Lotniczy Poznań- Ławica Sp. z o.o.	Uwaga ogólna	Uwaga ogólna	<p>Podsumowując powyższe uwagi, Port Lotniczy Poznań- Ławica podnosi istotne zastrzeżenia dotyczące założeń przyjętych w projekcie <i>Polityki Lotniczej</i>, zwłaszcza w zakresie wpływu CPK (z dniem jego otwarcia w roku 2028) na drastyczny i stały spadek ruchu pasażerskiego w portach regionalnych. Również dalszy poziom wzrostu ruchu lotniczego w tych portach, które jednak nadal będą odrabiać dystans dzielący je w stosunku do portów w krajach starej Unii wymaga zweryfikowania. Ani planowany charakter lotniska centralnego i obsługiwanych przez nie segmentów ruchu, ani harmonogram rozbudowy sieci kolei dużych prędkości, ani analogiczne przykłady z rozwoju podobnych hubów w Europie nie stanowią wystarczających argumentów, aby uznać prognozę ruchu sporządzoną przez IATA na potrzeby Polityki Lotniczej za przekonującą.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Polityka Lotnicza jest pierwszym dokumentem szeroko traktującym kwestie lotnictwa cywilnego w Polsce, na bazie doświadczeń zdobytych oraz przy jej opracowywaniu oraz późniejszej ewaluacji będzie w przyszłości modyfikowana.

				<p>Wobec powyższego Port Lotniczy Poznań-Ławica proponuje rozważenie zorganizowania warsztatów obejmujących wszystkich głównych interesariuszy Polityki Lotniczej, podczas których możliwe będzie wypracowanie z twórcami Polityki Lotniczej wskazanych zagadnień mających kluczowe znaczenia dla opracowania strategicznego dokumentu, zawierającego zaktualizowaną prognozę ruchu lotniczego, wraz z potokami pasażerskimi we wszystkich segmentach, dla poszczególnych ośrodków ciężenia. W ramach tej analizy Port Lotniczy Poznań-Ławica proponuje dokonanie aktualizacji prognozy ruchu lotniczego i jej krytyczną weryfikację w ramach warsztatów strategicznych, nie tylko w zakresie reakcji rynku lotniczego na skutki pandemii COVID-19, ale i w zakresie rzeczywistego wpływu CPK na porty regionalne kraju.</p>	
238.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Uwaga ogólna</i>	<i>do całości dokumentu: Brak w treści dokumentu informacji dot. zasad wdrażania poszczególnych założonych celów, brak przedstawienia zasad realizacji tej polityki</i>	<p>Brak w treści dokumentu informacji dot. zasad wdrażania poszczególnych założonych celów, brak przedstawienia zasad realizacji tej polityki. Cele polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 (z perspektywą do 2040 r.) nie są spójne ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W Polityce Lotniczej zawarto informacje nt. zasad wdrażania polityki. Wg Projektodawcy cele polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce są spójne z SRT.</p>
239.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Uwaga ogólna</i>	<i>do całości dokumentu</i>	<p>Zawarte treści w dokumencie faworyzują przyszłościowy Centralny Port Komunikacyjny; nie odnoszą się do planów generalnych portów regionalnych, które powinny być ujęte w strategicznym dokumencie, który będzie miał wpływ w szczególności na porty regionalne. Ich rola i funkcjonowanie zostały potraktowane marginalnie i wybiórczo.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca tam gdzie uznał za stosowne wykorzystywał informacje zawarte w zatwierdzonych planach generalnych, PL Bydgoszcz od 2014 roku nie zrealizował ustawowego obowiązku przekazania do MI celem</p>

				<p>Pragniemy nadmienić, iż rola portów regionalnych jest strategiczna w znaczeniu linii legacy w tym krajowego przewoźnika LO. To pasażerowie z portów regionalnych feedują oddziałują w ramach kontrybucji na siatkę dla przewoźników, w szczególności dla narodowego przewoźnika jakim jest LO. Ponadto jako lotnisko Bydgoszcz nadmieniamy, iż lotniska regionalne służą również otoczeniu biznesowemu zlokalizowanymi w obrębi lotniska, które korzystają z infrastruktury lotniczej. Przykładem są Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A.(należące do Polskiej Grupy Zbrojeniowej). Ponadto w dokumencie zostały przedstawione szczegółowo tylko CPK,WAW i LO. Dokument powinien szerzej omawiać wszystkie porty regionalne.</p>	<p>zatwierdzenia zgodnie z polityką transportową własnego planu generalnego, tym samym projektodawca nie miał możliwości wykorzystania informacji które potencjalnie w tym dokumencie mogły się znajdować.</p>
240.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Analiza SWOTrynku lotniczego</i>	<i>Tabela słabe/mocne strony s. 60-61</i>	<p>Brakuje w treści zagadnień dot. prerogatyw państwa i przerwania wielu obciążeń związanych z utrzymaniem takich służb jak SOL czy LSRG oraz procedur/ przepisów na Zarządzających lotniskami, co generuje dodatkowe koszty dla lotnisk, brak regulacji i równych zasad oraz przejęcia zagadnień przez służby państwowe, co miałyby wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnisk regionalnych.</p> <p>Brak uregulowań prawnych i zasad działania bezzałogowych statków powietrznych w szczególności w odniesieniu do zapewniania bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Na obecną chwilę nie zakłada się zmian systemowych w obszarze związanym z LSRG. Niezależnie od pracy nad polityką lotniczą pod kierownictwem MSWiA we współpracy z MI trwają analizy na temat ewentualnych możliwych zmian w obszarze LSRG.</p>
241.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Str. 10, uwaga ogólna również do</i>	<i>„powrót ruchu lotniczego do stanu sprzed wybuchu pandemii (tj. z roku 2019) będzie możliwy nie wcześniej niż przed upływem 4 lat od jej ustąpienia i przywrócenia</i>	<p>Brak w treści dokumentu analizy pandemicznej, wpływu na ruch pasażerski lotnisk w Polsce w szerszym ujęciu niż kilka zdań. Należy podkreślić, iż pandemia</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

		<i>całości dokumentu</i>	<i>dotychczasowych warunków i standardów ruchu lotniczego)”</i>	zmieniła ruch pasażerski, profil pasażera. Zmieniły się trendy w rozwoju ruchu legacy jak i LCC. To jest kluczowe do przeanalizowania i nie zostało uwzględnione w tezach i propozycjach działań koniecznych dla rozwoju branży.	
242.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Rysunek 30. Przepustowość ruchu krajowego na Lotnisko Chopina w Warszawie według destynacji 2019 - liczba oferowanych miejsc s. 53</i>	<i>Rysunek 30. Przepustowość ruchu krajowego na Lotnisko Chopina w Warszawie według destynacji 2019 - liczba oferowanych miejsc s.53</i>	BRĄK BZG-nie został ujęty ruch pasażerski w BZG w 2019-poprzez połączenie WAW-BZG-WAW (LO) realizowane od 27.10.2019r. Planowany ruch na tym połączeniu w skali 80 tysięcy foteli rocznie(2020).	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
243.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Tabela 5. Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040</i>	<i>Tabela 5. Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040</i>	BŁĄD-nie został ujęty wzrost ruchu w BZG w 2019r. W 2019r. Spółka odnotowała wzrost ruchu i uzyskała wynik roczny 425 tys. Pasażerów. Natomiast założenia w tabeli wskazują duży spadek w BZG do 392 574 pasażerowie można się z tym zgodzić. Tym bardziej, że rok 2020 był prognozowany na poziomie ok.500 000 pasażerów. Według planu min. miało to 478 798 obsłużonych pasażerów. Należy zmodyfikować dane w tabeli.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
244.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Analiza catchment str.111, rys. 11, rys.71</i>	<i>Analiza catchment str. 111 oraz rys. 11, rys.71</i>	Wskazana analiza prognoz wskazuje, iż BZG w latach 2040 vs.2019 jest na poziomie wzrostu powyżej średniej w całym kraju Choć względem porównywalnych portów regionalnych jak LUZ czy LCJ jest poniżej. Chociaż według wskazanej analizy catchmentów (str.111 oraz rys.70) BZG ma nieco wyższy obszar oddziaływania niż	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				LUZ(1.259 mln vs. 1.207mln przy 60min.) oraz porównywalną konkurencją. Stąd dziwi fakt (rys. 71), iż BZG obsługuje tylko 32 tys. Pasażerów udających się do WAW vs. 99tys. w LUZ czy 64tys. z GDN. Dane niespójne, prawdopodobnie archiwalne. Prośba o wskazanie poprawnych i adekwatnych danych do ruchu w BZG.	
245.	Port Lotniczy Bydgoszcz	<i>Transport towarów-Cargo s.53-56</i>	<i>Transport towarów-Cargo s.53-56</i>	Brak analizy wpływu transportu CARGO na bazie RFS na cargo lotnicze. CARGO - RFS to znaczący segment CARGO, który rozwija się w dynamicznym tempie.	W związku z uwagą, wraz z późniejszymi zmianami do polityki rozważone zostanie szersze zbadanie cargo z uwzględnieniem kwestii wynikających z uwagi.
246.	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	<i>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r)” str. 16 Rola lotnictwa w budowaniu konkurencyjności gospodarki str. 28</i>	<i>:Szacuje się, że każdy 1 milion pasażerów obsługanych w portach lotniczych obsługujących ponad 10 mln pasażerów rocznie powoduje wzrost o 0,85 miejsca pracy na każdy tysiąc pasażerów?. ” „Szacuje się, że każdy 1 milion pasażerów obsługanych w porcie lotniczym przyczynia się do wykreowania tysiąca miejsc pracy w samym porcie i dwukrotnie więcej w jego najbliższym otoczeniu”</i>	W obu zapisach występuje duża niespójność co do wpływu ruchu pasażerskiego na generowanie miejsc pracy.	Uwaga uwzględniona
247.	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	<i>General Aviation Str 59</i>	<i>W tym znaczeniu należy wziąć pod uwagę zdolności polskich organizacji do zaprojektowania statku powietrznego dedykowanego do obsługi przewozów z lotnisk GA, którego eksploatacja przyczyni się do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego Polaków przy zachowaniu jednoczesnej rentowności prowadzonej</i>	1. Należy doprecyzować co autor miał na myśli używając sformułowania „lotnisko GA” lub zmienić zapis na np. „z lotnisk o dominującej roli ruchu GA” Jeśli rzeczywiście miałby powstać statek powietrzny do obsługi przewozów pasażerskich to w konsekwencji tego przestałby być on traktowany jako lot GA, a	Uwaga uwzględniona

			<i>działalności.</i>	stałby się lotem komercyjnym. Przytoczone tu założenie jest mało realne i trudne do zrealizowania.	
248.	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Lotniska regionalne str. 117	<i>Uwaga ogólna do rozdziału</i>	<p>Lotniska regionalne takie jak lotnisko Bydgoszcz oprócz swojej podstawowej działalności związanej z obsługą ruchu pasażerskiego, cargo oraz GA pełni kluczową rolę dla innych użytkowników lotniska jak np. WZL - 2, które bez dostępu do infrastruktury lotniskowej nie mogłyby istnieć. Na innych lotniskach istnieją podobne podmioty, które świadczą usługi dla lotnictwa, a są zależne od dostępu do infrastruktury lotniskowej.</p> <p>Brakuje wyraźnego podkreślenia wpływu lotnisk na działalność inną niż przewozy pasażerskie i cargo. Biorąc pod uwagę, że w WZL 2 Bydgoszcz pracuje około 1000 pracowników, lotnisko ma w ten sposób równoważny wpływ na rynek pracy, jak przepływ około 1 miliona pasażerów.</p>	Uwaga uwzględniona.
249.	Związek Regionalnych Portów Lotniczych			<p>W Polityce Lotniczej zostało przyjęte założenie segmentacji ruchu lotniczego dla CPK. Podkreśla się jego rolę jako hubu przesiadkowego (H&S hub and spoke) nastawionego na agregowanie ruchu z portów regionalnych Polski oraz innych portów Europy Środkowo-Wschodniej w celu dalszego jego rozesłania na trasy długodystansowe, głównie na kierunkach atlantyckich oraz dalekowschodnich (s. 98-99). Można więc przyjąć, że dla realizacji tego założenia - w celu integracji z kierunkami długodystansowymi - ruch między portami regionalnymi a CPK będzie się opierał o przewoźników tradycyjnych, w szczególności należących do aliansów</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Zaprezentowanie polityki rozwoju PLL LOT wykracza poza zakres Polityki Lotniczej. Należy podkreślić, iż w Polityce zauważono iż silna pozycja LOTu, modernizacja floty oraz rozwój sieci połączeń LOTu stanowi szansę na dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce. Polityka podkreśla istotę skomunikowania portu lotniczego przy wykorzystaniu transportu drogowego i kolejowego.

				<p>lotniczych, umożliwiających swobodne łączenie tras krótko- i długodystansowych w czasie jednej podróży. Takie założenie potwierdza wyżej wspomniana rola przewidziana w Polityce Lotniczej dla portów regionalnych, która miałaby polegać na „<dowożeniu> pasażerów z różnych części kraju do CPK” (s. 118), a także zapewnienie twórców Polityki, iż „CPK nie będzie stanowić (...) konkurencji dla (...) lotnisk [regionalnych], lecz będzie wobec nich komplementarny” (s. 116).</p> <p>Jednocześnie w Polityce Lotniczej zamieszczone zostały wyniki prognozy ruchu do roku 2040 przygotowanej przez IATA na zlecenie PPL (tabela nr 5, s. 74-75). Z prognozy tej wynika, iż moment otwarcia CPK w roku 2028 - i zakładanego w tym roku nagłego wzrostu ruchu lotniczego w klastrze warszawskich portów lotniczych (WAW/CPK) o 10 mln (z 26 mln do 36 mln) - zbiega się w czasie z radykalnym spadkiem ruchu (łącznie o 7,5 mln w roku 2028) w większości portów regionalnych:</p> <ul style="list-style-type: none">• KRK (spadek z 9,5 mln do 7,9 mln, czyli o 1,6 mln),• GDN (spadek z 7,7 mln do 6,9 mln, czyli o 0,8 mln),• KTW (spadek z 6,7 mln do 5,6 mln, czyli o 1,1 mln),• WRO (spadek z 5,7 mln do 4,3 mln, czyli o 1,4 mln),• POZ (spadek z 3,5 mln do 3,1 mln, czyli o 0,4 mln),• RDO (spadek z 2,8 mln do 0,6 mln, czyli o 2,2 mln). <p>W tym miejscu warto podkreślić, że Polityka Lotnicza zawiera trafne spostrzeżenie, że</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>„większość ruchu lotniczego [w portach regionalnych] generowana jest przez przewoźników niskokosztowych lub czarterowych” (s. 116).</p> <p>Zauważamy jednak, że Polityka Lotnicza, przewidując znaczący spadek ruchu pasażerskiego w portach regionalnych, nie wskazuje, z czym ten spadek ma być związany. Z analiz własnych portów regionalnych wynikają odmienne dane, nie przewidujące tak drastycznego zmniejszenia ruchu pasażerskiego, a wręcz przeciwnie, po otwarciu CPK porty regionalne prognozują wzrost liczby pasażerów, a nie spadek.</p> <p>Nadmieniamy przy tym, że przewidywane w Polityce Lotniczej zmniejszenie ruchu pasażerskiego w portach regionalnych wpłynęłoby zasadniczo na zmniejszenie ilości miejsc pracy oraz przyczyniłoby się do spowolnienia, a nawet regresu w zakresie rozwoju gospodarczego regionów. Celowe jest więc podejmowanie wszelkich środków w celu stymulowania rozwoju portów regionalnych, stanowiących regionalne węzły transportowe.</p> <p>W tym zakresie należy zwrócić uwagę na specyfikę ruchu lotniczego. W portach regionalnych przeważa ruch niskokosztowy i czarterowy, gdy tymczasem CPK nie jest nakierowany na te segmenty ruchu, lecz ma głównie za zadanie obsługę pasażerów tranzytowych, co powoduje stymulowanie rozwoju PLL LOT - tak w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Z tego względu otwarcie CPK nie powinno wpłynąć negatywnie na regionalny ruch niskokosztowy i czarterowy. Wręcz przeciwnie, można spodziewać się</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>zwiększenia rotacji i obłożenia przewoźników regularnych, w celu generowania ruchu dolotowego z regionów do CPK. Polityka Lotnicza zauważa ten potencjał na s. 115, gdzie wskazuje, iż w roku 2017 „2,1 mln pasażerów z obszarów oddziaływania lotnisk regionalnych wybrało WAW w celu odbycia podróży międzynarodowej”, a jako jeden z efektów powstania CPK rysuje scenariusz, w którym „Polskie Linie Lotnicze LOT rozwijają rozbudowaną sieć, w której WAW/CPK będzie w centrum operacji regionalnych i międzykontynentalnych” (s. 69). Warto dodać, że zasilanie hubu CPK w pierwszym okresie, do czasu wybudowania nowych linii kolejowych, będzie mogło odbywać się głównie połączeniami lotniczymi, które w układzie H&S będą pełnić rolę szprych. Podnieść przy tym należy, że porty regionalne konkurują z innymi środkami transportu, a nie z CPK. Może na to wskazywać przykład Portu Lotniczego Poznań-Ławica, który po otwarciu dużego lotniska Berlin Brandenburg, który przeniósł do nowej lokalizacji ruch z Berlin-Tegel, nie odnotował z tego powodu spadku ruchu lotniczego, ani utraty przewoźników.. Należy jednak zauważyć, że warunkiem wzrostu ruchu w CPK jest obecność narodowego przewoźnika, którego silna pozycja i dobre funkcjonowanie może zapewnić jego operacyjne wypełnienie, ponieważ CPK ma być hubem zbierającym ruch dolotowy z regionów oraz krajów Europy Środkowo-Wschodniej, oferowany przez przewoźników tradycyjnych.</p> <p>W tym kontekście wydaje się, że powinna być - przynajmniej w zarysie -</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>zaprezentowana polityka rozwoju PLL LOT, która stanowiłaby bazę i uzupełnienie Polityki Lotniczej. Ostatnie lata pokazały efektywną współpracę pomiędzy portami regionalnymi, a PLL LOT, co oznacza, że ruch lotniczy na lotnisku im. Chopina w Warszawie rósł w dużej mierze również dzięki wzrostowi w portach regionalnych. Należy podkreślić, że w ostatniej dekadzie nastąpił bardzo dynamiczny wzrost ruchu tranzytowego w Polsce, a w tym zakresie porty regionalne nie rywalizują z lotniskiem Chopina, lecz stanowią jego uzupełnienie. Nieustannie wzrasta dostępność komunikacyjna drogowa i kolejowa, niemniej dzięki dynamice wzrostu ruchu na lotniskach regionalnych (m.in. dzięki takim wydarzeniom jak Światowe Dni Młodzieży w Krakowie) rósł również ruch w Warszawie. Taki model zostanie również zachowany po wybudowaniu CPK, zwłaszcza w pierwszym okresie, którego lotniska regionalne będą zasilać ruchem dowozowym, podobnie jak ma to obecnie miejsce w przypadku lotniska im. Chopina w Warszawie. W zakresie udziału w rynku portów regionalnych nie widzimy więc konkurencji, czy zagrożeń ze strony CPK i odwrotnie. Ponadto - w naszym przekonaniu - konieczne jest także przedstawienie w Polityce Lotniczej pozytywnego wpływu rozwoju sieci kolejowej - po rozbudowie CPK - na ruch lotniczy w portach regionalnych. Zakładamy bowiem, że nastąpi efekt synergii, pozytywny tak dla rozwoju nowego hubu w nowej lokalizacji, jak i portów regionalnych.</p> <p>Polityka Lotnicza zakłada natomiast stopniowe zmniejszanie roli portów</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>regionalnych po otwarciu CPK, co ma być związane z rozwojem sieci szybkiej kolei dedykowanej CPK. Zwracamy jednak uwagę, że dostępne obecnie środki transportu już dzisiaj osiągają czasy przejazdu zbliżone do podanych w Polityce Lotniczej. Zakładamy jednocześnie, że rozwój sieci szybkiej kolei (tzw. szprych) nie tylko skomunikuje CPK, ale również poprawi dostępność komunikacyjną portów regionalnych. Szprychy będą bowiem elementem infrastruktury państwa i będą również służyły rozwojowi regionów. Pomimo to Polityka Lotnicza nie zakłada korzystnego wpływu budowy szprych na wzrost ruchu lotniczego w portach regionalnych. Dlatego też liczymy na określenie w Polityce Lotniczej pozytywnego wpływu rozwoju krajowej sieci kolejowej na rozwój tych portów. Jest to niezbędne, bowiem rozbudowa międzynarodowych połączeń kolejowych z ośrodkami przygranicznymi, bez rozbudowy krajowej sieci kolejowej, może spowodować odpływ pasażerów do takich portów jak Kowno, Lipsk, Berlin, Ostrawa, co mogłoby mieć negatywne przełożenie na miejsca pracy i atrakcyjność regionów oraz, w dużej mierze, na sytuację w portach regionalnych. Z powyższych względów sygnalizujemy potrzebę uzupełnienia Polityki Lotniczej we wskazanym zakresie, w tym w szczególności określania roli portów regionalnych w strategii rozwoju CPK.</p>	
250.	Związek Regionalnych Portów Lotniczych			<p>Polityka Lotnicza porusza również kwestie związane z rozbudową infrastruktury portów lotniczych. Podaje się, iż „prognozy sprzed wybuchu pandemii COVID-19 wskazywały</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po</p>

				<p>na wyczerpanie się przepustowości większości portów lotniczych w ciągu najbliższych kilku lat. Zarządzający lotniskami planowali lub realizowali projekty infrastrukturalne, które miały na celu zwiększenie przepustowości w częściach landside i airside” (s. 125), a „podjęte działania stopniowo uzupełniają lukę inwestycyjną i braki z lat poprzednich zapewniając jednocześnie warunki do efektywnego rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce” (s. 126-127). Można zatem wywieść wniosek, że konieczny jest dalszy stabilny rozwój infrastrukturalny lotnisk regionalnych, co potwierdza cytowana na s. 60 analiza SWOT wymieniająca wśród słabych stron polskiego transportu lotniczego: „niedostateczną i szybko wyczerpującą się przepustowość terminali pasażerskich w głównych portach lotniczych”. Zgadza się z takim podejściem, które wskazują na komplementarną - i tym samym - istotną rolę portów regionalnych w systemie transportowym kraju. Podnosimy jednak, że Polityka Lotnicza nie zawiera inwentaryzacji infrastruktury lotniskowej i oceny jej przepustowości w ścisłej korelacji z zaktualizowanymi prognozami ruchu lotniczego w obszarze ciężenia wszystkich portów regionalnych i PPL - co winno być podstawą prognozy dla CPK.</p>	<p>rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
251.	Związek Regionalnych Portów Lotniczych			<p>Polityka Lotnicza słusznie wskazuje, że „musi uwzględniać cele postawione w dokumentach strategicznych na poziomie Unii Europejskiej” (s. 20), co oznacza, iż winna ona także być zgodna ze stanowiskiem Komisji Polityki Spójności Terytorialnej i Budżetu UE, które w</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona, w dokumencie podkreślono ważną rolę portów regionalnych</p>

				<p>dokumencie Przyszłość regionalnych portów lotniczych - wyzwania i możliwości (s. 118) podkreśla, iż „regionalne lotniska są istotne dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej, przez co w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. W ten sposób, warunkują wzmacnianie impulsów rozwojowych, które wpisują się w mechanizmy polityki spójności w wymiarach przestrzennym, gospodarczym i społecznym.” Porty regionalne odgrywają istotną rolę w tworzeniu intermodalnych węzłów logistycznych, warunkujących wzrost gospodarczy regionów, co Polityka podkreśla na s. 36 wskazując, iż „wzrost możliwości podróżowania (tzw. connectivity) sprzyja rozwojowi gospodarki (...), [a] budowa connectivity ma kluczowe znaczenie dla ekonomicznych interesów państwa ze względu na ścisłą korelację ze wzrostem gospodarczym i tworzeniem nowych miejsc pracy.” Polska pozostaje względem connectivity jednym z najsłabiej skomunikowanych krajów w Europie, nawet wśród państw Europy Środkowo-Wschodniej, zatem dobrobyt i stabilny rozwój portów regionalnych oraz oferowanej przez nie siatki połączeń warunkują rozwój regionów, a wzmocnienie ich konkurencyjności zapobiega odpływaniu pasażerów do państw ościennych (głównie Czech i Niemiec). Podnosimy, że szeroko rozumiany transport, w tym w szczególności transport lotniczy, jest jednym z głównych czynników determinujących konkurencyjność polskiej gospodarki i jej szybki rozwój, przyczyniając się do dynamicznego ożywienia gospodarki</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>całego kraju. Regionalne porty lotnicze pełnią istotną rolę w układzie gospodarczym i komunikacyjnym państwa polskiego. Obsługują one głównie regiony, w których są zlokalizowane, zapewniają dostępność komunikacyjną tych regionów, stymulując ich rozwój oraz przyczyniając się do tworzenia nowych miejsc pracy (w tym także na stanowiskach wysokokwalifikowanych). Nadmieniamy również, że regionalnie porty lotnicze to lotniska użytku publicznego, stanowiące element infrastruktury krytycznej państwa. Zauważamy jednak, że w konsultowanym projekcie Polityki Lotniczej część poświęcona portom regionalnym ma bardzo ogólny charakter. W szczególności nie została zdefiniowana rola portów regionalnych, jako istotnego czynnika stymulującego rozwój regionów. Regionalne metropolie, w których pobliżu usytuowane są lotniska komunikacyjne, wpływają bowiem w sposób zasadniczy na rozwój kraju. W tym zakresie należy również podnieść, że rozwój ten napotyka na silną konkurencję z portami z państw ościennych (transgraniczną), np. portów w Berlinie i Lipsku, Ostrawie, czy Kownie. Konieczna jest zatem poprawa konkurencyjności ze strony Polski, do czego niezbędne są porty regionalne</p>	
252.	Związek Regionalnych Portów Lotniczych			<p>Polityka Lotnicza porusza zagadnienia związane z rozwojem cargo lotniczego. W tym zakresie uważamy, że przyszły rozwój tego segmentu ruchu zostanie oparty również o infrastrukturę portów regionalnych, co wymaga pogłębionej analizy w przedstawionym dokumencie. Ponadto zauważamy, że w ostatnim czasie następuje bardzo szybki rozwój technologii, również w</p>	<p>Szersze spojrzenie na BSP, zostanie uwzględnione w ewentualnym przyszłym dokumencie dedykowanym BSP.</p>

				<p>zakresie dronów. Rozwój technologii może również wpływać na stymulowanie ruchu cargo. W tym zakresie coraz większy nacisk kładzie się na szybkość dostaw, a tym samym na lokalizację centrów logistycznych jak najbliższej docelowych odbiorców. Można zakładać więc, że ze względów geograficznych porty regionalne będą miały w tym zakresie do spełnienia ważne zadania. Polityka Lotnicza nie reguluje jednak zagadnień związanych z polityką rozwoju dronów Polsce, jak również to, jaką rolę w tym zakresie będzie pełnić CPK oraz porty regionalne.</p> <p>Mając powyższe na uwadze Związek Regionalnych Portów Lotniczych postuluje o uwzględnienie przedstawionych powyżej zagadnień. W szczególności wnosimy o dokonanie stosownych zmian założeń przyjętych w projekcie Polityki Lotniczej, zgodnie z którymi uruchomienie CPK w roku 2028 będzie skutkowało drastycznym i stałym spadkiem ruchu pasażerskiego w portach regionalnych. Naszym zdaniem ani planowany charakter lotniska centralnego i obsługiwanych przez nie segmentów ruchu, ani harmonogram rozbudowy sieci kolei dużych prędkości, ani też analogiczne przykłady z rozwoju podobnych hubów w Europie nie stanowią wystarczających argumentów do tego, aby uznać prognozę ruchu sporządzoną przez IATA za podstawę założeń Polityki Lotniczej. Ponadto uważamy, że wskazane byłoby przygotowanie planów rozwoju i roli narodowego przewoźnika PLL LOT w budowaniu siatki połączeń w układzie krajowym i międzynarodowym. Sam projekt</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Polityki porusza wiele istotnych zagadnień, jednak ich nie rozwijając Związek Regionalnych Portów Lotniczych deklaruje pełną współpracę w dalszych pracach nad Polityką Lotniczą. Mogłoby to nastąpić m.in. w ramach warsztatów obejmujących wszystkich głównych interesariuszy Polityki Lotniczej. W trakcie takich warsztatów w merytoryczny sposób możliwe będzie wypracowanie z twórcami Polityki Lotniczej wskazanych powyżej zagadnień mających kluczowe znaczenia dla opracowania końcowego dokumentu, poczynając od rozplywu potoków pasażerskich na podstawie zweryfikowanej i zaktualizowanej prognozy ruchu lotniczego sporządzonej przez IATA w roku 2019, nie tylko w zakresie reakcji rynku lotniczego na skutki pandemii COVID-19, ale i w zakresie rzeczywistego wpływu CPK na porty regionalne kraju.</p>	
253.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 16-17	1 mln pax = 850 miejsc pracy	<p>Zasada zrównoważonego rozwoju to dalszy rozwój portów regionalnych. Jeżeli mówimy o zrównoważonym rozwoju, to nie powinniśmy zabierać pasażerów, czyli miejsc pracy portom regionalnym na rzecz CPK. Indukowany wpływ działalności lotnisk regionalnych na rozwój miast i regionów w jakich funkcjonują jest trudny do przecenienia. Ogromne inwestycje zagraniczne, jakie w ostatnich 15 latach trafiły do regionów, w szczególności te w obszarze nowoczesnych usług biznesowych, dające zatrudnienie setkom tysięcy Polaków, zwłaszcza młodych wykształconych, nie miałyby miejsca gdyby nie zwiększenie dostępności komunikacyjnej poszczególnych regionów. Utworzenie wielu atrakcyjnych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Polityka zakłada dalszy rozwój portów regionalnych oraz dostrzega ich wpływ na rozwój regionów.</p>

				<p>miejsc pracy w międzynarodowym środowisku pozwoliło na spowolnienie lub nawet zatrzymanie trendów emigracyjnych wśród młodych wykształconych Polaków. W wyniku przyjęcia Polityki napływ inwestycji do regionów może ulec wyhamowaniu. Wpływ dostępności komunikacyjnej miast i regionów na szeroko rozumianą branżę turystyczną jest oczywisty. Zatrzymanie możliwości rozwoju lotnisk regionalnych będzie stanowiło istotną przeszkodę w dalszym rozwoju turystyki w najbardziej atrakcyjnych regionach.</p>	
254.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 18	Pkt 3 Multimodalne sieci transportowe.	<p>W dalszej części dokumentu nie ma informacji, w jaki sposób takie inwestycje miałyby być finansowane – czy będą fundusze na finansowanie np. stworzenia połączenia kolejowego do PL Wrocław? Albo np. na zwiększenie częstotliwości kursów MPK?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma charakter kierunkowy i nie wskazuje źródeł finansowania poszczególnych inwestycji</p>
255.		Str. 18, 124	Kierunek interwencji 2 - Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.	<p>Co autor ma na myśli i w jaki sposób ma to być realizowane? Czy efektem, nie będzie narzucanie portom regionalnym inwestycji mających tylko zapewnić lepsze feedowanie CPK lub blokowanie takich, które umożliwiałyby konkurowanie?</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dokument ma charakter kierunkowy i nie wskazuje źródeł finansowania poszczególnych inwestycji. Celem Polityki nie jest blokowanie jakichkolwiek inwestycji, ponieważ dokument zakłada dalszy rozwój portów regionalnych. Jednocześnie należy podkreślić rolę Ministra właściwego ds. transportu w zakresie oceny planów rozwojowych portów lotniczych zawartych w planach generalnych.</p>
256.		Str. 19	Bez wyprzedzających wzrost ruchu lotniczego działań PAŻP w zakresie gotowości do efektywnego zapewniania	<p>Niezależnie od tego, czy ruch wzrośnie w przyszłości, czy też nie oraz w jakim tempie będzie on rósł już teraz</p>	<p>Uwaga niezasadna. Rozwój PAŻP, o którym mowa w tym fragmencie nie sprowadza się tylko do</p>

			służb oraz odporności systemu ATM/CNS na wszelkie zakłócenia, wdrożenie Polityki Lotniczej nie będzie możliwe.	trzeba będzie finansować w PAŻP zwiększenie zatrudnienia poprzez wzrost cen opłat terminalowych.	zwiększenia zatrudnienia w tej instytucji. Celem świadczenia usług na światowym poziomie, niezbędne jest podejmowanie działań inwestycyjnych i organizacyjnych mających na celu zwiększenie efektywności funkcjonowania żeglugi powietrznej.
257.		Str. 25	Realizację inwestycji infrastrukturalnych zwiększających udział transportu lotniczego w transporcie towarowym oraz pasażerskim.	Czy rozbudowa sieci szybkich kolei nie będzie miała właśnie odwrotnego skutku?	Uwaga nieuwzględniona. KDP będzie stanowić siatkę uzupełniającą i konkurencyjną, jednocześnie należy zauważyć że KDP dotyczy przewozów pasażerskich.
258.		Str. 33	Rysunek 7 Największe linie lotnicze w Europie pod względem liczby pasażerów w latach 2017,2018 i 2019	Słaba pozycja polskiego przewoźnika. <u>Brak PLL LOT-u...</u> Aby CPK było głównym hubem dla Europy środkowo-wschodniej musi mieć silnego przewoźnika bazowego. Należałoby przeanalizować rzeczywiste szanse, czy PLL LOT stanie się takim przewoźnikiem, zwłaszcza w kontekście przewidywanej konsolidacji rynku przewoźników lotniczych.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
259.		Str. 33	Rysunek 8 Podział rynku przewozów lotniczych w Europie ze względu na kategorię.	Błędny podział kategorii przewozów lotniczych. Brak określenia przyjętych wielkości. <u>Błąd w definicjach</u> – przewoźnicy tani są przewoźnikami regularnymi, a klasa biznes to część przewozów regularnych. Czego dotyczy wykres? Wartości usług?	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
260.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 37	Punkty dotyczące LCC	Za wzrostowi ruchu lotniczego w Polsce odpowiadają przede wszystkim LCC. Przewoźnicy LCC są przedstawieni w dosyć deprecjonujący sposób. Przewoźnicy sieciowi, nawet przy braku konkurencji ze	Uwaga nieuwzględniona, projektodawca pozostaje na stanowisku przedstawionym w Polityce Lotniczej. W nawiązaniu do możliwości przesiadek należy

				strony LCC (a w zasadzie szczególnie przy braku konkurencji, bo trzymaliby wysokie ceny) nie wygenerowaliby takiego wzrostu. Nie do końca realny jest brak możliwości przesiadek. Praktyka pokazuje, że pasażerowie korzystają z lotnisk takich jak STN czy DUB w celach przesiadkowych.	wskazać iż sprowadzają się one do działań indywidualnych osób, nie ma możliwości zakupienia biletów na loty łączone.
261.		Str. 38 - 56	Dział Rynek Lotniczy w Polsce	Brak opisu/analizy sytuacji na lotniskach regionalnych oraz ich roli w sieci transportu lotniczego. <u>Dział ten w znikomym stopniu opisuje sytuację na lotniskach regionalnych i skupia się na Mazowszu (tj. lotnisko Chopina, Modlin i Radom) i CPK. Jeżeli mówimy o rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce a nie na Mazowszu, to należałoby ten brak uzupełnić.</u>	Uwaga częściowo uwzględniona.
262.		Str. 53	Rysunek 30. Przepustowość ruchu krajowego na Lotnisko Chopina w Warszawie według destynacji 2019 – liczba oferowanych miejsc.	Udział ruchu krajowego. Co to znaczy <u>przepustowość</u> ruchu krajowego? Chodzi chyba o udział ruchu krajowego.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
263.		Str. 59	Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego w Polsce.	W obecnej perspektywie 2021-2027 (...). Zapewnić zarządzającym lotniskami regionalnymi narzędzia i środki do cyfryzacji i zapewnienia nowych technologii i najlepszych praktyk. W dokumencie nie ujęto zagadnienia przejść granicznych na lotniskach i obowiązków jakie się z tym wiążą. Należy nadmienić, że za bezpieczeństwo i ochronę ustawodawca uczynił odpowiedzialnymi zarządzających portami lotniczymi, a taka	Uwaga uwzględniona

				<p>odpowiedzialność spoczywa przede wszystkim na Państwie, więc zapewnienie/przyznanie środków finansujących również powinien zapewnić ustawodawca i UE.</p> <p>W celu zachowania odpowiedniej przepustowości portów lotniczych należy pilnie dostosować politykę etatową i sprzętową Straży Granicznej do obecnych wymagań.</p> <p>Mając na uwadze ciągłe wykorzystywanie infrastruktury lotniskowej do celów obronnych na lotniskach współużytkowanych z Ministerstwem Obrony Narodowej, należy ułatwić dla zarządzających tymi lotniskami procedury pozyskiwania środków finansowych.</p> <p>Za mały nacisk jest położony na ochronę bezpieczeństwa pod kątem nowych technologii i zapewnienia do nich dostępu.</p>	
264.		str. 60	<p>Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego w Polsce.</p> <p>Dotyczy to w szczególności oprogramowania w systemach kamerowych i radarowo-kamerowych oraz zintegrowanych systemów bezpieczeństwa.</p>	<p>Dotyczy to urządzeń do kontroli bagażu i pasażerów, systemów kontroli, ochrony i monitoringu.</p> <p>W procesie kontroli pasażera i bagażu obecnie nadal najistotniejszy jest czynnik ludzki a dopiero kolejno urządzenie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. W treści, do której uwaga się odnosi wskazano organizację systemów ochrony w oparciu rozwój technologiczny.</p>
265.		Str. 60	<p>Analiza SWOT</p>	<p>Trudności w pozyskiwaniu środków finansowych na inwestycje. Nadal niski udział usług pozalotniczych w działalności portów lotniczych. Ograniczone możliwości działań marketingowych firm lotniczych, zarządzających infrastrukturą.</p> <p>Program będzie stanowić strategiczny materiał, na którym opierać się będą wnioski aplikacyjne o środki na rozwój infrastruktury lotniczej na lata</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>

				2021- 2027 a nawet kolejny okres programowania. Środki te pochodzą będą zarówno z funduszy unijnych jak i programów krajowych i regionalnych.	
266.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 61	Analiza SWOT	<p>Możliwość dalszego dynamicznego rozwoju regionalnych portów lotniczych. Rozwój Internetu i wzrost dostępu do elektronicznych kanałów dystrybucji.</p> <p>Brak kompleksowej oceny technicznych i społeczno-ekonomicznych możliwości lotnisk regionalnych w perspektywie do 2030 (2040) z określeniem celów jakim mają służyć.</p> <p><u>Należy podkreślić większą rolę i złożoność funkcji pełnionych przez regionalne porty lotnicze, które stają się nie tylko transportowymi węzłami intermodalnymi, ale także obiektami, w których koncentruje się różnorodna działalność gospodarcza, zmieniając swoją rolę dostawcy infrastruktury na aktywnego uczestnika konkurencyjnego rynku.</u></p> <p>W kolejnej perspektywie nadal istotna jest dalsza aktywizacja i wzrost działalności pozalotniczej, stanowiącej na wielu lotniskach europejskich najistotniejsze źródło ich finansowania. <u>„Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych” – powinny zostać wykazane narzędzia i środki na ten cel przeznaczone. Położenie nacisku na intermodalność lotnisk, charakterystyka lotnisk regionalnych pod tym kątem i wylistowanie potrzeb by intermodalność osiągnąć. Zapewnienie narzędzi i środków do realizacji tego celu.</u></p>	Uwaga częściowo uwzględniona.
267.		Str. 63	Polskie porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z	(...) polskie porty lotnicze wykorzystując zmniejszony ruch w czasie pandemii mogą	Uwaga uwzględniona.

			przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji)	przygotowywać i realizować etapy procesu inwestycyjnego. Stwierdzenie jest zbyt kategoriyczne.	
268.		Str. 64-74	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych.	Należałoby szczególny nacisk położyć na konieczność ścisłej współpracy branży kolejowej z branżą lotniczą aby zapewnić pełną intermodalność (odprawa lotnicza na dworcu kolejowym). W przypadku braku takich rozwiązań potencjalni pasażerowie z portów regionalnych mogą chętniej wybierać tranzyty przez inne huby dostępne droga lotniczą. Fragment w tabeli nr 3 dotyczący rozwoju KDP słusznie wspomina o zmniejszeniu krajowego ruchu lotniczego do CPK, natomiast w treści prognozy nie mówi się nic o działaniach zmierzających do przechwycenia przez kolej pasażerów dolatujących wcześniej na lotnisko Chopina.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
269.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	str. 65	W kolejnych latach dynamika ruchu pasażerskiego oscylować miała w przedziale 3-6% rocznie. W związku z powyższym obsłużenie prognozowanego ruchu lotniczego na podstawie istniejącej infrastruktury jest niemożliwa, dlatego Rząd RP podjął decyzję o utworzeniu CPK i w konsekwencji relokacji ruchu komercyjnego z lotniska Chopina na nową infrastrukturę lotniczą.	Wzrastał udział portów regionalnych. <u>Budowa CPK nie relokuje całości ruchu z portów regionalnych, nowa infrastruktura lotnicza musi być również rozwijana w regionach. Dokument nie zawiera analizy stanu obecnego lotnisk regionalnych, wpływu pandemii na rozwój lotnictwa a przede wszystkim założeń do rozwoju lotnictwa w Polsce w perspektywie do 2040 roku. Informacje i pobieżne analizy dotyczą obiektu, którego nie ma, brak jest odniesienia do istniejących lotnisk i szczegółowych założeń dotyczących ich rozwoju, przedstawienia obecnej sytuacji, planów rozwoju i prognoz. Brak szczegółowej analizy</u>	Uwaga nieuwzględniona. Wzrost przewozów pasażerskich w portach regionalnych skupiał się głównie na największych lotniskach np. Kraków, Gdańsk, Katowice. Dokument w żadnym miejscu nie zakłada relokacji całego ruchu z portów regionalnych do CPK, a infrastruktura lotnicza w regionach powinna być rozwijana tam gdzie jest to uzasadnione (nie wszystkie porty lotnicze były w stanie wykorzystać już dostępną ich przepustowość).

				<u>obszarów ciążenia obecnie funkcjonujących portów lotniczych, charakterystyki konkurencji i wynikającej z tego celowości działań strategicznych.</u>	
270.		Str. 66	Należy pamiętać, że część funkcjonujących obecnie w Polsce lotnisk zlokalizowana jest na silnie zurbanizowanych terenach, często w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Ich dalszy rozwój może powodować coraz większe napięcia wśród mieszkańców, a w konsekwencji roszczenia z tytułu nadmiernego hałasu.	Należy pamiętać, że część funkcjonujących obecnie w Polsce lotnisk zlokalizowana jest na silnie zurbanizowanych terenach, często w otoczeniu osiedli mieszkaniowych, Należy pamiętać o potencjalnych „kosztach środowiskowych” wiążących się z dalszym rozwojem w tym odszkodowaniach za uciążliwość hałasową, obszarem ograniczonego użytkowania i protestów społeczności lokalnych narażonych na uciążliwość hałasową lotnisk. Kwestie związane z hałasem lotniskowym są bardzo złożone i należałoby dokonać w dokumencie analizy portów regionalnych pod tym kątem (każdy ma określoną sytuację).	Uwaga nieuwzględniona. Informacje w tym zakresie zostały zawarte w rozdziale dot. ochrony środowiska.
271.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 66	Ponadto, przed lotnictwem cywilnym w dalszej perspektywie, poza walką ze skutkami pandemii COVID-19, stoją liczne wyzwania związane m.in. ze zmianami klimatycznymi, w tym wypracowanie konsensusu pomiędzy celami środowiskowymi związanymi z ograniczeniami emisji CO2 a możliwościami ekonomicznymi przedsiębiorstw lotniczych, liberalizacją przepisów dotyczących wykonywania połączeń lotniczych, konsolidacją branży lotniczej i wzmocnioną współpracą oraz cyberbezpieczeństwem.	Ponadto, przed lotnictwem cywilnym w dalszej perspektywie, stoją liczne wyzwania związane m.in. ze zmianami klimatycznymi, w tym wypracowanie konsensusu pomiędzy celami środowiskowymi związanymi z ograniczeniami emisji CO2, a możliwościami ekonomicznymi przedsiębiorstw lotniczych, liberalizacją przepisów dotyczących wykonywania połączeń lotniczych, konsolidacją branży lotniczej i wzmocnioną współpracą oraz cyberbezpieczeństwem. <u>Zadaniem lotnictwa cywilnego nie jest walka ze skutkami pandemii.</u>	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanej treści jest mowa o wyzwaniach, a nie zadaniach.
272.		Str. 66	Analiza strategiczna dotycząca prognozy	Raport nie może opierać się na danych	Uwaga częściowo uwzględniona,

			ruchu lotniczego w Polsce	sprzed pandemii. Raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r.	w dokumencie zostaną zaktualizowane prognozy ruchu lotniczego (prognozy są w trakcie aktualizacji)
273.		Str.69	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne.	Należy zweryfikować scenariusze i rozszerzyć analizę. Tabela zawiera nieaktualne informacje i nieprawdopodobne scenariusze bez alternatywnych rozwiązań. Jeżeli lokalizacja baz Ryanaira w Polsce ma dla analizy takie kluczowe znaczenie, to należałoby dopisać też odpowiednie informacje o działaniach Wizzaira, który jest drugim kluczowym przewoźnikiem niskokosztowym w Polsce.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
274.		Str. 73	Rysunek 42. Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) – poziom Polski w mln.	Minimalna różnica między porównywanymi scenariuszami, przy tak dużych nakładach w budowę CPK. Różnica w łącznej liczbie pasażerów w Polsce pomiędzy scenariuszami „bez” i „z” CPK to 4,3 mln pax w 2060 roku? To jest ledwie 4% prognozowanego ruchu.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
275.		Str. 73-74	Rysunek 43. Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) - województwo mazowieckie w mln pasażerów. Rysunek 44. Porównanie scenariusza „z CPK” ze scenariuszem „bez CPK” (przypadki referencyjne) - ruch regionalny – w mln pasażerów.	<u>Rozwój CPK i Mazowska odbywa się ewidentnie kosztem lotnictwa regionalnych i ich regionów. Zasada zrównoważonego rozwoju to dalszy rozwój portów regionalnych. Jeżeli mówimy o zrównoważonym rozwoju, to nie powinniśmy zabierać pasażerów portom regionalnym na rzecz CPK.</u>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
276.		Str. 74	Tabela nr 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Prognozy sprzed pandemii, są całkowicie nieaktualne! <u>Przedstawiając dokument do konsultacji należałoby wprowadzić aktualizację, tym</u>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po

				<p><u>bardziej, że są dostępne aktualne prognozy.</u> Podaje się blisko 70% wzrost liczby obsługanych pasażerów w latach 2019-2040 na lotnisku w Warszawie a nie przewiduje się dofinansowania (budżet, środki unijne) na ten cel.</p>	rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
277.		Str. 74-75	<p>Tabela nr 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r. Dane dotyczące liczby obsługanych pasażerów w latach 2020-2021</p>	<p>Dane są niezgodne z wykonaniem roku 2020 oraz przyjętymi prognozami na 2021 r. <u>Dane są nieprawdziwe. W roku 2019 PLW nie obsłużył 3,99 mln pasażerów, a w 2021 roku nie jest planowane obsłużenie 4,2 mln pasażerów.</u> <u>To nierealne.</u></p>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
278.		Str. 76	<p>Tabela 6. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie). Dane dotyczące ogółu pasażerów obsługanych łącznie z CPK w roku 2040</p>	<p>Błędne podsumowanie liczby pasażerów w scenariuszu „z CPK” w roku 2040. Dane z warszawskich portów (47,5 mln pasażerów) i dane z lotnisk regionalnych (47,5 mln pasażerów), co daje łącznie liczbę 95 mln pasażerów a nie 89,1 mln.</p>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
279.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 76	Warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie) – 2025-2040.	<p>Brak analizy aktualnej sytuacji regionalnych portów lotniczych. <u>Brak charakterystyki istniejącej infrastruktury lotniskowej portów regionalnych, jej stanu technicznego, przepustowości, planów inwestycyjnych, charakterystyki skomunikowania z transportem naziemnym (intermodalność lotnisk). W opracowaniu dotyczącym całej Polski należałoby więcej miejsca poświęcić analizie sytuacji portów regionalnych, chociażby dlatego, że obsługują one więcej niż 50% ruchu lotniczego ogółem.</u></p>	Uwaga częściowo uwzględniona.
280.		Str. 85	Zmienia się zapewne również cykle	Przedstawione wyzwania nie zostały ujęte w	Uwaga częściowo uwzględniona.

		.	eksploatacyjne statków powietrznych i procedury obsługi naziemnej. Jak z tego wynika, lata odbudowy rynku lotniczego będą czasem nowych wyzwań, zarówno operacyjnych jak i inwestycyjnych dla zarządzających portami lotniczymi.	analizie SWOT. Ujęcie w analizie SWOT pozwoliłoby zdiagnozować słabe i mocne strony oraz ukierunkować podejmowane działania.	
281.		Str. 85	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku.	Dla odbudowy rynku lotniczego w Polsce może mieć znaczenie sytuacja finansowa jak i strategia Polskiej Grupy Lotniczej/ PPL LOT. W dokumencie brak rzetelnej analizy wpływu pandemii na sektor lotniczy w Polsce.	Uwaga uwzględniona
282.		Str. 88-90	Możliwe scenariusze rozwoju ruchu dla Polski na podstawie prognozy IATA i Eurocontrol	Nie przedstawiono scenariuszy i prognoz ruchu w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Porty regionalne odgrywają bardzo ważną rolę. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
283.		Str.91	Wnioski średnioterminowe (do 2027 r.)	Nie przedstawiono wniosków w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
284.		Str.92	Wnioski – od roku 2028	Nie przedstawiono wniosków w odniesieniu do lotnisk regionalnych. Należy uzupełnić zapis.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia,

					informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
285.		Str. 94	<p>Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszało efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych skoncentrowanych głównie na połączeniach punkt-punkt. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych.</p>	<p><u>W opisywanym okresie lotnictwo w Polsce a także regionalne porty lotnicze notowały rekordowe ilości pasażerów, połączeń i ruchu lotniczego. Wzrosty były rekordowe na skale europejską a nawet światową. Wzrosła liczba nowych połączeń, weszli nowi przewoźnicy, nowe usługi świadczone na lotniskach, uzyskiwano lepsze wyniki finansowe, powstały nowe miejsca pracy, zwiększono dostępność polskich miast i regionów zarówno w turystyce, jak i biznesie oraz uzupełniono ofertę sieci transportowej obok infrastruktury drogowej i kolejowej. Scenariusz decentralizacji zaprojektowany i wdrożony na podstawie dotychczas obowiązującego dokumentu strategicznego (Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędów Naziemnych) sprawdził się i doskonale zafunkcjonował. W opisywanym okresie lotnictwo w Polsce, a także regionalne porty lotnicze notowały rekordowe ilości obsługiwanych pasażerów, połączeń i ruchu lotniczego. Nawet okres pandemii potwierdził słuszność założeń PRSLiLUN. Polityka stanowi odwrócenie strategii o 180 stopni w kierunku pełnej centralizacji. Pozytywne efekty wdrożenia PRSLiLUN w poprzednich latach zostaną zaprzepaszczone.</u></p> <p>Stwierdzenie, że „regionalizacja i decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, (...) nie zapewniła efektywności funkcjonowania transportu lotniczego” (rozdrobnienie, brak efektu skali) przy braku</p>	<p>informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona. W nawiązaniu do komentarza, że Polityka Lotnicza stanowi zaprzeczenie PRSLiLUN informujemy, że w PRSLiLUN, podobnie jak w Polityce założono równoległy rozwój lotnisk lokalnych oraz jednocześnie prowadzenie prac związanych z przygotowaniem do budowy nowego centralnego lotniska. Należy zauważyć, że nie wszystkie cele i wskaźniki stawiane portom regionalnym zostały osiągnięte. Pomimo wzrostu obsługiwanych pasażerów w części portów regionalnych nie została osiągnięta rentowność.</p> <p>Polityka Lotnicza nie zakłada marginalizacji portów lotniczych.</p>

				<p>nawet próby jego uzasadnienia jest całkowicie nieprawdziwe. Dane ekonomiczne pokazują coś zupełnie innego.. Przecież to właśnie dzięki decentralizacji mamy taki przyrost ruchu lotniczego w Polsce. Dodatkowo, dzięki temu mamy bezpośrednie połączenia do bardzo wielu miast a nie tranzytowe. Trend kształtowania połączeń punkt-punkt przeważa obecnie w Europie i Polska nie powinna stwarzać warunków do osłabienia jego oddziaływania w polskich portach lotniczych. Koncentracja uwagi i finansowania na CPK w znaczącym stopniu utrudni w przyszłości polskim lotniskom regionalnym konkurowanie z lotniskami europejskimi o połączenia punkt-punkt.</p>	
286.		Str.95 i dalsze	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne.	<p>Brak analizy i danych. W dokumencie znajduje się jedno zdanie na temat wpływu na str. 116, reszta to informacje o rynku!</p>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
287.		Str. 96	<p>Tym samym stworzenie konkurencyjnej sieci portów lotniczych wymaga zapewnienia odpowiednich warunków do stworzenia sieci opartej na silnym porcie lotniczym, który zapewniałby z jednej strony ofertę dla lokalnych pasażerów, a drugiej pasażerów tranzytowych (krajowych, a przede wszystkim zagranicznych). Natomiast potencjał portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu predestynuje je do funkcjonowania jako głównych punktów</p>	<p>Uszczegółowienie zapisów strategii rozwoju portów lotniczych, rozszerzenie opisu (brak celów, działań oraz potrzeb).</p> <p>Zakładane jest, że porty regionalne stracą pasażerów na rzecz transportu kolejowego – dojazdu do CPK (doloty PLL LOT)? Zakładane prognozy są w wielu miejscach nierealne z jednokierunkowymi założeniami. Brak podania jasnych przesłanek dla tak formułowanych prognoz.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. W polityce lotniczej zaproponowano kierunki rozwoju oraz działania m.in. dla portów regionalnych. Prognozy rozwoju rynku w dokumencie zostaną zaktualizowane.

			<p>dostępu do krajowej sieci transportowej. Rozwój tych portów będzie niezbędny dla podnoszenia mobilności oraz w końcowym efekcie atrakcyjności i konkurencyjności gospodarczej regionów znajdujących się w obszarze ciężenia portów lotniczych. Porty lotnicze obsługują największe (po Warszawie) aglomeracje w Polsce posiadają istotny potencjał do obsługi znacznej liczby pasażerów rocznie. Wiele portów lotniczych posiada duży wpływ na potencjał gospodarczy regionu, co wraz z rozszerzaniem oferty połączeń lotniczych, może poza bogatą siatką połączeń point-to-point wygenerować masę krytyczną niezbędną dla wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego.</p>	<p>Przedstawiono infrastrukturę portów lotniczych jedynie w odniesieniu do Europy. Brak rynku lokalnego, zasięgów oddziaływania. Brak przedstawienia rynku przewozów lotniczych w Polsce, jest tylko Warszawa.</p> <p><u>Brak określenia celów dla lotnisk regionalnych i niezbędnych działań do ich realizacji oraz określenia potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury.</u></p>	
288.		<p>Str.103</p> <p>Str. 110</p>	<p>Implikacje CPK dla rynku lotniczego.</p> <p>Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne.</p>	<p>Brak kompleksowej oceny technicznych i społeczno-ekonomicznych możliwości lotnisk regionalnych w perspektywie do 2030 (2040) z określeniem celów jakim mają służyć. Jak wskazano w dokumencie: „Zmieniają się zapewne również cykle eksploatacyjne statków powietrznych i procedury obsługi naziemnej. Jak z tego wynika, lata odbudowy rynku lotniczego będą czasem nowych wyzwań, zarówno operacyjnych jak i inwestycyjnych dla zarządzających portami lotniczymi.”</p> <p>Wstępnie zarysowano wyzwania przed jakimi staną lotniska w Polsce, jednak nie zostały onej ujęte w analizę SWOT i nie wskazano programu/ strategii realizacji tych wyzwań. „Celem jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się potencjał rynku lotniczego w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

				idzie przyczynić się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski” – taki cel w dokumencie nie został wykazany.	
289.		Str. 111	Część lotnisk wymaga nowych inwestycji w związku z przyjętymi kierunkami ich rozwoju. W przypadku innych kluczowe jest utrzymanie w dobrym stanie istniejącej infrastruktury lotniskowej. Niezależnie od wahań koniunktury, konieczne jest wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu wsparcia rozwoju infrastruktury portów lotniczych pełniących szczególną rolę dla realizacji podstawowych funkcji państwa.	Treść uwagi jak wyżej (do strony 103, 110). Brak analizy wpływu Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
290.		Str. 114	W roku 2019 obserwowaliśmy niższe tempo rozwoju transportu lotniczego niż w latach 2017 i 2018.	Błędne przedstawienie sytuacji. Pomimo tego, że dynamika wzrostu liczby obsłużonych pasażerów w latach 2019/2018 (5,99%) była niższa od 2018/2017 (17,25%), to w roku 2019 obsłużono rekordową liczbę samolotów oraz pasażerów.	Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione przez projektodawcę informacje są zgodne z prawdą. W dalszej części dokumentu znajdują się informacje o obsłużonej ilości pasażerów.
291.		Str. 116	Prognozuje się, że otwarcie nowego lotniska w Berlinie nie zmieni w sposób istotny tych tendencji.	Brak przedstawienia statystyk. Lotnisko już otwarte i funkcjonuje, można przedstawić statystyki i urealnić prognozy.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
292.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str.120	Rozwój istniejących portów lotniczych, z uwzględnieniem ich potencjału rozwojowego, w celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego oraz mając na uwadze powstanie systemu intermodalnego w ramach projektu CPK.	Rozwój sieci lotnisk wpisanych w całości w układ transportowy zgodnie z kierunkami rozwoju gospodarczego Kraju, rozwój portów lotniczych realizujących połączenia pont-to point. Strategia i plany do 2030 (2040) nie mogą mieć na celu dostosowania do aktualnego	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie zgadza się z uwagą ponieważ za istotne uznaje dostosowanie potencjału rozwojowego lotnisk do zapotrzebowania na usługi związane z transportem lotniczym.

				zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego.	
293.		Str.123	<p>Wszystkie porty lotnicze, znajdujące się w transeuropejskiej sieci TEN-T są obowiązane do stworzenia odpowiednich warunków w celu udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych. Jest to jedno z podstawowych wymagań rozwoju tej sieci i ma to szczególnie istotne znaczenie w kontekście ochrony środowiska i wspierania transportu niskoemisyjnego.</p>	<p>W celach należy wprowadzić zapis o ułatwieniu portom regionalnym stworzenia odpowiednich warunków do udostępnienia alternatywnych paliw ekologicznych – prawnych i finansowych. <u>Określenie szczegółowych działań – ścieżki dla portów regionalnych mającej na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko naturalne oraz zapewnienie środków finansowych na ten cel (projekt „Modernizacja sieci portów lotniczych w zakresie ograniczenia emisji CO2” nie został uwzględniony w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności).</u></p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Wymóg udostępnienia alternatywnych paliw w portach lotniczych znajdujących się w transeuropejskiej sieci TEN-T wynika bezpośrednio z obowiązujących obecnie przepisów. Dodatkowo w ramach inicjatywy Fit for 55 Komisja Europejska zaproponowała szereg działań, których celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. W skład pakietu wchodzi projekt rozporządzenia, który wprowadza obowiązek dla zapewnienia zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w portach lotniczych obsługujących ponad 1 mln pasażerów lub 100.000 ton cargo rocznie oraz rozporządzenie nowelizujące dyrektywę 2014/94 UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury, wspólnie z Komisją Europejską na jesieni uruchomi projekt, którego celem będzie zapewnienie merytorycznego wsparcia dla działań portów lotniczym, zmierzających do ograniczenia poziomu emisji oraz zapewnienia zgodności z obowiązującymi oraz projektowanymi przepisami.</p> <p>W nowej perspektywie finansowej</p>

					2021-2027 w ramach Polityki Spójności dla portów regionalnych (obsługujących do 3 mln pasażerów rocznie) możliwe będzie finansowanie inwestycji związanych z łagodzeniem oddziaływania lotnisk na środowisko.
294.		Str.124		Wskazywane są niskonakładowe sposoby podniesienia przepustowości lotnisk („rekonfiguracje” istniejących elementów infrastruktury, zmiany w procedurach operacyjnych?). Są to niewystarczające działania do wzrostu (wg. tab. 5 str. 74) liczby obsługiwanych pasażerów z 3,3 mln w 2019 roku do 5,6 mln w 2040 r. na lotnisku we Wrocławiu.	Uwaga nieuwzględniona. W treści dokumentu wskazano jedną z możliwych przedsięwzięć, a nie jedną (katalog możliwości zostaje otwarty).
295.		Str. 159		Brak wskazania konkretnego źródła wsparcia finansowego. W działaniach do 2030 roku, wskazano konieczność finansowego i pozafinansowego wsparcia dla podmiotów funkcjonujących na rynku lotniczym w celu przetrzymania kryzysu oraz zapewnienie narzędzi stymulujących odbudowę rynku. Autorzy nie wskazują źródeł ani instrumentów tergo wsparcia.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zmianę w treści dokumentu.
296.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str.171	Ponadto, realizacja inwestycji związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie stanowiła impuls do rozwoju i zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, drogowego i kolejowego.	Realizacja polityki lotniczej będzie stanowiła impuls do rozwoju i zastosowania nowoczesnych technologii w zakresie zarówno transportu lotniczego, drogowego i kolejowego. Nie tylko budowa CPK będzie impulsem rozwojowym.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie twierdzi, że CPK będzie jedynym impulsem do rozwoju technologii.
297.		Str.190	Zapewnienie warunków do wdrażania	Zapewnienie warunków prawnych i	Uwaga częściowo uwzględniona

			<p>środków ochrony z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa.</p>	<p>finansowych do wdrażania środków ochrony z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii umożliwiających efektywną kontrolę bezpieczeństwa. Portom regionalnym powinno być stwarzane odpowiednie środowisko i warunki do efektywnego poszukiwania możliwości wykorzystania nowych źródeł finansowania rozwoju transportu lotniczego. Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji zadań.</p>	
298.		Str. 191	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu.	<p>Z drugiej strony, ocieplenie klimatu (łagodniejsze zimy), wpływają na zmniejszenie zużycia środków do odladania samolotów. Ponadto można zauważyć, że zarządzający lotniskami wdrożyli już programy retencji wód opadowych, które później wykorzystywane są powrotnie do celów ogrodniczych, sanitarnych czy też przeciw pożarowych, wpisując się tym samym do krajowej polityki ochrony wód. Wpływ środków do odladania samolotów na środowisko jest istotnym czynnikiem, który może determinować rozwój transportu lotniczego. Aktualnie w większości przypadków wykorzystywana jest mieszanina wodno-glikolowa (glikol propylenowy), która ulega w środowisku biodegradacji. Należy oczekiwać, iż niebawem będą dostępne środki całkowicie bezpieczne dla środowiska, nad którymi już teraz prowadzone są badania naukowe.</p>	Uwaga uwzględniona.
299.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 192	Paliwa alternatywne	<p>...”Należy założyć, że od ok. 2035 r. powinny być dostępne seryjnie produkowane statki powietrzne zeroemisyjne (o napędzie elektrycznym bądź wodorowym)...”, które ze względu na aktualną wiedzę</p>	Uwaga uwzględniona

				<p>i możliwości będą z pewnością sprawdzały się na krótkich trasach lokalnych bądź międzynarodowych, ale nie o znaczącym zasięgu.</p> <p>Napędy elektryczne i wodorowe, ze względu na swoją sprawność i ilość zgromadzonej energii czy paliwa, mają ograniczone możliwości w kontekście pokonywanej odległości. Są za to przyjazne środowiskowo, zero emisyjne</p> <p>a także, co bardzo ważne, o znacznie ograniczonej emisji hałasu do otoczenia.</p> <p>Dalsze postępy i badania (na podstawie zgromadzonych informacji i doświadczeń przede wszystkim z małych i średnich lotnisk) sprawią, że możliwości ww. napędów wzrosną i będzie możliwość podróżowania na znaczne odległości pomiędzy dużymi lotniskami.</p>	
300.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 193	<p>Paliwa alternatywne Nowoczesne technologie</p>	<p>Zastosowanie alternatywnych paliw to wyzwanie dla branży lotniczej, firm budujących statki powietrzne. Zarządzający lotniskami w swoim zakresie działalności będą w stanie ograniczyć emisje do poziomu 0, skracając do minimum ślad węglowy, stosując z powodzeniem odnawialne źródła energii – pompy ciepła, fotowoltaikę, rekuperację, recykling odpadów, wtórne wykorzystanie wody, wykorzystanie farm wiatrowych z zastosowaniem wirników o pracy horyzontalnej, nie stanowiących przeszkód lotniczych i zagrożeń w ruchu lotniczym.</p> <p>Każdy port lotniczy zgodnie z wymogami bezpieczeństwa powinien posiadać dwa niezależne źródła energii elektrycznej, służące do ciągłego, nieprzerwanego utrzymywania lotniska, poprzez zapewnienie</p>	Uwaga uwzględniona

				<p>ciągłej pracy oświetlenia nawigacyjnego, urzędzeń radionawigacyjnych, terminali, hangarów i całej niezbędnej infrastruktury lotniskowej i portowej. Wymaga do podłączenia do zewnętrznych sieci energetycznych, które aktualnie pracują w Polsce w oparciu o paliwa kopalne (węgiel kamienny, brunatny). Aby mówić o zero emisyjności portów lotniczych, zastosowanie alternatywnych źródeł energii musi być wystarczające do utrzymania całej ww. infrastruktury lotniskowej. Z tego powodu mniejsze porty i lotniska są w stanie sprostać tym wymaganiom, w porównaniu do głównych lotnisk centralnych, hubów, które będą musiały zastosować o wiele bardziej kosztowne rozwiązania (dla przykładu port główny we Frankfurcie nad Menem zużywa tyle prądu co 100 tys aglomeracja).</p>	
301.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 194	Inicjatywa (CORSA)	<p>Poszczególne porty regionalne już teraz przystąpiły to programu ACI są na różnym etapie działań.</p> <p>Porty lotnicze są zobligowane do okresowego raportowania emisji zanieczyszczeń do atmosfery, rozliczając się rocznie z tytułu opłat środowiskowych, programu KOBIZE, a także od 1 lipca 2021 systemu CEEB – Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków. Zadaniem portów jest zmaksymalizowanie działań z zakresie ograniczenia emisyjności z posiadanej infrastruktury portowej i lotniskowej.</p> <p>Porty nie mają niestety wpływu na realizację obowiązków, które leżą po stronie operatorów statków powietrznych, związanych z handlem emisjami. Można jedynie wdrożyć pośrednio system</p>	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości

				<p>przyjmowania statków powietrznych na danym lotnisku, które spełniają wyśrubowane normy hałasowe (certyfikaty hałasowe), wagę , a co za tym idzie spalające mniej paliwa. Dla wszystkich innych statków powietrznych za nieprzestrzeganie ww. norm będą naliczane opłaty podwyższone, a w skrajnych przypadkach zastosowany zostanie zakaz przyjmowania na danym lotnisku.</p> <p>Porty lotnicze sukcesywnie zmieniają flotę pojazdów na elektryczne, zasilane gazem ziemnym czy wodorem. Stosowane są zewnętrzne źródła energii GPU stanowiące źródło energii dla stojących statków powietrznych.</p>	
302.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 196	Hałas lotniczy	<p>Porty lotnicze, w tym Wrocław od lat opiniują miejscowe plany, warunki zabudowy, studia i politykę zagospodarowania przestrzennego terenów okołolotniskowych, w celu zapewnienia dalszego i bezpiecznego rozwoju infrastruktury lotniskowej. Działania te w wielu przypadkach spowodowały wstrzymanie inwestycji mieszkaniowych, na etapie uzyskiwania stosownych pozwoleń.</p> <p>W przypadku lokalizacji portu lotniczego we Wrocławiu, należy dodać, że w momencie jego zakładania jak i rozwoju, procesy te postępowały bez zakłóceń i jakichkolwiek problemów ze względu na okoliczną zabudowę mieszkaniową. Była to bezpieczna odległość od najbliższej zabudowy. Na przełomie lat, okazało się jednak, że polityka urbanistyczna miasta i założenia rozwojowe lotniska są z goła odmienne. Brakowało i nadal brakuje pewnej jednomyślności interesów miast i portów lotniczych</p>	Uwaga częściowo uwzględniona.

				<p>znajdujących się w obszarze aglomeracji, które poparte byłyby odpowiednimi przepisami prawa. Jest to problem na szczeblu krajowym, nie lokalnym. Nie jednokrotnie to nie porty lotnicze pojawiły się w mieście, tylko miasta „zbliżyły” się swoją zabudową do lotnisk na podstawie wydawanych pozwoleń na budowę, które nie brały pod uwagę okoliczności występowania lotnisk i ich potencjalnego rozwoju. Utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania (OOU), w odpowiednim momencie zapewniło dalszy rozwój lotniska i spowodowało zahamowanie fali wzrastającej zabudowy terenów przyległych. W trosce o klimat akustyczny porty lotnicze posiadają liczne programy i systemy tzw. antyhałasowe, które od lat są prowadzone i udoskonalane. W ich skład można wliczyć ciągły monitoring hałasu lotniczego, z systemami wczesnego ostrzegania pojawienia się ewentualnego przekroczenia norm, wewnętrzna koordynacja, ścisła współpraca z kontrolerami PAŻP, wdrażanie wspólnie z PAŻP i operatorami statków powietrz., antyhałasowych procedur startów, lądowań i ruchu naziemnego statków powietrznych, logistyczne wykorzystanie nawierzchni lotniskowych, odpowiednio w porze dziennej i porze nocnej, w których obowiązują inne normy hałasu lotniczego i instalacyjnego. „...Zarządzający głównymi lotniskami, które obsługują powyżej 50 tyś. operacji lotniczych rocznie są zobowiązani do sporządzania, co 5 lat akustycznej mapy terenów, na których</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>eksploatacja obiektu może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Należy przy tym zaznaczyć, iż inne lotniska poniżej 50 tys., operacji rocznie, muszą spełniać również ten obowiązek, jednak pośrednio, ponieważ co 5 lat każda aglomeracja miejska zobowiązana jest do sporządzania ww. mapy akustycznej. Tym samym, w momencie tworzenia ww. mapy lotniska dostarczają informacje o źródłach emisji hałasu lotniczego, które trafiają do jednego wspólnego raportu wszystkich źródeł emisji hałasu na terenie aglomeracji. Dokument ten ma wyższą rangę niż sama mapa akustyczna lotniska, ponieważ z automatu staje się głównym materiałem do tworzenia polityki mobilności transportowej na danym obszarze, czy też służy do aktualizacji planów generalnych.</p> <p>Należy przyjąć, że wraz z rozwojem i postępem, statki powietrzne, tak jak ograniczą emisje zanieczyszczeń do atmosfery, tak samo ograniczą emisje hałasu do środowiska. To jest tożsame i nie wyklucza się.</p> <p>Na przełomie ostatnich 20 lat widoczna jest znaczna poprawa w kwestii ograniczenia emisji hałasu poszczególnych statków powietrznych, ze względu na masę, a co za tym idzie dystans, który musi pokonać. Udowodniono, że statki powietrzne emitują ok. 20 % mniej hałasu niż kilkanaście lat temu. Dobrym przykładem z ostatnich lat jest wykorzystywanie Boeingów 737 Max. Ich obciążenie hałasowe jest o 3 dB mniejsze i emituje mniej dwutlenku węgla i tlenków</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>azotu niż innych samolotów tej klasy. Zgromadzone wyniki monitoringu hałasu lotniczego w portach lotniczych udowodniły, że ruch tych maszyn korzystnie wpływa i wpłynąłby na stan akustyczny w otoczeniu lotnisk.</p>	
303.	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Str. 199	Pozostałe oddziaływania	<p>Porty lotnicze wdrożyły i są w ciągłym procesie wymiany urządzeń i systemów, które mogą niekorzystnie wpływać na stan środowiska naturalnego. Należy tutaj zaliczyć np. wymianę źródeł ciepła z kotłów olejowych na gazowe, wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, wymianę źródeł światła na LED, monitoring flory i fauny lotniskowej. Stosowanie biodegradowalnych preparatów służących do odladzania samolotów. Porty lotnicze posiadają rozbudowane systemy do monitorowania awifauny, która może być potencjalnym zagrożeniem dla wykonywania operacji lotniczych. Z drugiej strony system służy do ochrony tejże awifauny, która może znaleźć się na lotnisku. Przy współpracy z lokalnymi i krajowymi organami środowiska (RDOŚ, GDOŚ), tworzone są raporty, które stanowią materiał wyjściowy do opracowywania coraz to lepszych metod ochrony przyrody, a późniejsze rozwiązania, wykorzystywane są na innych lotniskach, bądź stają się wręcz wykładnia stosowaną w całej branży lotniczej.</p>	Uwaga uwzględniona
304.		Str. 200		<p>Działalność portu lotniczego oparta jest na postawie zgromadzonych doświadczeń, BAT (Best Available Technique w branży) certyfikacji, systemów zarządzania i wymianie doświadczeń z innymi portami.</p>	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości

305.		Str. 204	<p>Identyfikuje się obiektywną potrzebę kontynuacji zadań inwestycyjnych w portach lotniczych. Uwzględniając wielkość oraz wartość przedsięwzięciom zarządzających regionalnymi portami lotniczymi, a także ogrom i wagę zadań inwestycyjnych, konkludować należy, że ich finansowanie stanie się prawdziwym wyzwaniem w najbliższych latach. (...) będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych).</p>	<p>Ujęcie w systemie finansowania lub dofinansowania infrastruktury regionalnych portów lotniczych w zakresie ochrony ze środków w ramach m.in. Europejskiego Funduszu na Rzecz Inwestycji Strategicznych (EFSI) lub jego kolejnych edycji, finansowania udzielanego ze strony międzynarodowych instytucji finansowych.</p> <p>Infrastruktura portów lotniczych pełni zarówno funkcję użyteczności publicznej, jak również jest narzędziem prowadzenia biznesu przez zarządzających lotniskami, stanowiąc przy tym istotny składnik wzrostu gospodarczego kraju. Dlatego też wymaga takiego systemu finansowania, który z jednej strony zapewni środki na wieloletnie programy inwestycyjne, z drugiej zaś pozwoli na zwiększenie rentowności funkcjonujących podmiotów. Inwestycje w zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejącej sieci portów lotniczych będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych).</p> <p>W opracowaniu nie opisano i nie wskazano bezpośrednio takich potrzeb, jednak konkluduje się je jednym zdaniem. Należy rzetelnie zidentyfikować takie potrzeby – w regionalnych portach lotniczych, wylistować je a następnie zaproponować źródła ich finansowania również na poziomie krajowym i europejskim.</p> <p><u>Zwiększenie przepustowości i poziomu ochrony poprzez dostosowanie infrastruktury</u></p>	Uwaga częściowo uwzględniona
------	--	----------	---	---	------------------------------

				<p><u>regionalnych portów do zmian przepisów oraz standardów</u> <u>w zakresie ochrony osób i mienia oraz ochrony lotnictwa cywilnego (ochrona infrastruktury krytycznej, akty bezprawnej ingerencji) nałożonych przez regulacje krajowe oraz unijne na zarządzających regionalnymi portami lotniczymi.</u></p>	
306.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”	<p>Optymalizacji nakładów finansowych inwestycji w infrastrukturę lotniczą poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie do nowej perspektywy finansowej UE (2021-2027), • dążenie do zapewnienia możliwie wysokiego stopnia samofinansowania rozwoju infrastruktury lotniczej, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności integracji transportowej miast i regionów, • zapewnienia warunków realizacji strategii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, także w kontekście przygotowań do kolejnych okresów/planów skuteczności działania w ramach SES. 	<p>Optymalizacja inwestycji powinna spowodować samofinansowanie rozwoju infrastruktury lotniczej, a zwłaszcza samofinansowanie infrastruktury lotniczej Centralnego Portu Komunikacyjnego. Budowa nowych portów lotniczych bez założenia ich samofinansowania nie ma uzasadnienia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, w zakwestionowanej treści, została podkreślona istotność samofinansowania rozwoju infrastruktury lotniczej.</p>
307.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Przewozy cargo	<p>Przewiduje się, że światowy ruch towarowy będzie wzrastał o ponad 4 proc. rocznie w ciągu najbliższych 20 lat. Przewiduje się, że transport lotniczy, w tym ruch ekspresowy, będzie rósł w podobnym tempie ponad 4 proc. rocznie, podczas gdy poczta lotnicza będzie rosła wolniej, średnio o 2 proc. rocznie do 2037 r. Ogólnie rzecz biorąc, światowy ruch towarowy będzie większy ponad dwukrotnie w ciągu następnych 20 lat. (obliczenia przed COVID-19)</p>	<p>Brak danych z roku 2020 i aktualnych prognoz lotniczego ruchu towarowego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane</p>
308.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Rynek	<p>Europejski rynek lotniczy staje się coraz bardziej dojrzały, a roczne zapotrzebowanie na inwestycje w infrastrukturę jest o 20 proc. za małe w stosunku do potrzeb (dane za ACI). Zapewnienie odpowiedniego</p>	<p>Jakie są aktualne prognozy, po uwzględnieniu zmniejszenia ruchu lotniczego po COVID-19?</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane</p>

		linii lotniczych	poziomu inwestycji jest kluczowe dla utrzymania konkurencyjności europejskiego rynku. Szacuje się, że do roku 2040 aż 19 lotnisk w Europie będzie przepelnionych (obliczenia przed COVID). Także według szacunków EUROCONTROL (również przed COVID), w perspektywie do 2040 r. należy się spodziewać znacznych ograniczeń przepustowości w istniejącej infrastrukturze lotniskowej w Europie.		
309.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	W 2015 r. na jednego mieszkańca Polski przypadało jedynie 0,7 podróży lotniczych, podczas gdy w krajach zachodnich wskaźnik ten wynosił 2,7. Podobnie jak w przypadku Polski dostępność transportu lotniczego dla mieszkańców CEE jest znacząco niższa niż dla mieszkańców „starej” części Unii Europejskiej	Brak analizy porównawczej siły nabywczej mieszkańców krajów zachodnich Unii Europejskiej i Polski w stosunku do ilości podróży lotniczych na jednego mieszkańca.	Uwaga nieuwzględniona treść uwagi wykracza poza ogólny charakter dokumentu.
310.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponadproporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-topoint), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej	Dynamiczny rozwój oferowanych połączeń linii niskokosztowych w Polsce wynika z niższego kosztu takich podróży. Inna, bardziej zróżnicowana oferta napotyka barierę rozwojową spowodowaną wyższym kosztem podróży.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości
311.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w	Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał	Zapomniano o takich węzłach przesiadkowych obsługujących pasażerów Europy Środkowej w kierunkach azjatyckich jak: Stambuł, Szeremietiewo, Monachium,	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy. Jednocześnie

		UE. Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity)	jego rozwoju.	Wiedeń, Helsinki, Kijów, Dubaj,	zdaniem projektodawcy nie wszystkie wymienione przez Państwa porty lotnicze można uznać za węzły przesiadkowe obsługujące przedmiotowy region Europy.
312.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie	Warszawa ma być węzłem przesiadkowym dla Europy Środkowo-Wschodniej, wypełniając lukę w tym regionie.	Nie ma luki w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, jeśli chodzi o porty lotnicze-węzły przesiadkowe.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy. Jednocześnie zdaniem projektodawcy nie wszystkie wymienione przez Państwa porty lotnicze można uznać za węzły przesiadkowe obsługujące przedmiotowy region Europy.
313.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie	W ciągu ostatnich pięciu lat Lotnisko Chopina w Warszawie zanotowało imponujący wzrost 12,2% rocznie (CAGR), podczas gdy ruch w PRG w tym samym czasie rósł średnio o 9,8% rocznie. Kijów (KBP), ze średnim wzrostem na poziomie 17,3% rocznie, wyprzedziło Bukareszt (OTP) i niemal zrównało się z Budapesztem (BUD).	Dlaczego pominięto porty lotnicze w Wiedniu (lot poniżej 1 godziny z Pragi, Krakowa, Budapesztu, Zagrzebia, Belgradu), w Monachium (lot poniżej 1 godziny z Pragi, Wrocławia, Ljublany), w Stambule (lot ok. 1 godziny z Aten, Sofii i Bukaresztu, poniżej 2 godzin z Belgradu, Budapesztu, Kijowa) i w Helsinkach (lot poniżej 1 godziny z Tallina i Rygi, poniżej 2 godzin z Wilna, Gdańska, Poznania) i nie podano danych z tych portów lotniczych?	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca dostrzega potencjał dla rozwoju węzła przesiadkowego w tej części Europy. Jednocześnie zdaniem projektodawcy nie wszystkie wymienione przez Państwa porty lotnicze można uznać za węzły przesiadkowe obsługujące przedmiotowy region Europy.
314.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Rynek lotniczy w Polsce. Ruch krajowy na Lotnisku Chopina w Warszawie		Brak danych z 2020 i aktualnych prognoz ruchu lotniczego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.

315.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Rynek lotniczy w Polsce. Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce		Brak danych z lat 2019, 2020 i aktualnych prognoz lotniczego ruchu towarowego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
316.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	General Aviation		Brak danych z 2020 i aktualnych prognoz ruchu lotniczego	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
317.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce	braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią COVID-19). dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w portach lotniczych od 2004 r. (do czasu pandemii COVID-19) wzrost rentowności portów lotniczych przed pandemią COVID-19 stosunkowo silna pozycja PLL LOT S.A. na tle przewoźników z regionu Europy ŚrodkowoWschodniej (do czasu pandemii COVID-19)	Brak analizy SWOT w sytuacji zmienionej skutkami COVID-19	Uwaga częściowo uwzględniona.
318.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce	Impulsem do rozwoju transportu lotniczego w Polsce może być budowa i uruchomienie Centralnego Portu Komunikacyjnego, łączącego transport lotniczy z transportem drogowym i kolejowym.	Brak podstaw do takiego stwierdzenia. Centralny Port Komunikacyjny może zabrać portom regionalnym pasażerów międzynarodowych i zlikwidować loty krajowe, co ostatecznie doprowadzi do zwinięcia transportu lotniczego w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona, CPK stanowi szansę dla rozwoju transportu lotniczego w Polsce.
319.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Prognoza rozwoju rynku przewozów	Pandemia COVID-19, która rozpoczęła się w 2020 r. w niespotykany dotychczas sposób wpłynęła na rynek lotniczy. W bardzo krótkim czasie ruch lotniczy w	Jeśli prognozy ruchu lotniczego sprzed pandemii straciły swoją ważność a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii jest nierealne to na jakich danych i	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale wpisuje projekt w

		lotniczych w Polsce	polskich portach lotniczych został ograniczony niemal do zera. Skutki pandemii COVID-19 i jej wpływu na dynamikę rozwoju lotnictwa na świecie jest trudny do oszacowania. Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.	na jakich prognozach jest oparta Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce? Jak można decydować się na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego nie mając aktualnych prognoz ruchu lotniczego?	system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Konceptcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Jednocześnie należy podkreślić, że prognozy w dokumencie zostaną zaktualizowane.
320.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce	Jak wskazują prognozy analityków ekonomicznych z drugiej połowy 2020 r., osiągnięcie wskaźników ruchu lotniczego z 2019 r., będzie możliwe w 2024 r. pod warunkiem, że zachorowania na COVID-19 będą się utrzymywać na niskim poziomie, a pasażerowie będą korzystać z transportu lotniczego	Brak definicji wyrażenia „zachorowania na COVID-19 na niskim poziomie”.	Uwaga nieuwzględniona, ocena poziomu zachorowań na Covid-19 wykracza poza zakres dokumentu.
321.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Prognozy ruchu opracowane przez IATA	Treść raportu opiera się zatem na danych i informacjach, które mogły ulec zmianie od początkowego stadium opracowania raportu, szczególnie w odniesieniu do trwającej pandemii COVID 19 oraz jej wpływu na przemysł lotniczy. Z uwagi, iż raport opiera się na danych i informacjach uzyskanych przed tymi zdarzeniami, raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r.	Jak można decydować się na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego nie mając aktualnych prognoz ruchu lotniczego?	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK, ale wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Konceptcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port

					Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Jednocześnie należy podkreślić, że prognozy w dokumencie zostaną zaktualizowane.
322.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Przepustowość portu lotniczego Lotniska Chopina w Warszawie i transfery lotnicze	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” Lotnisko Chopina w Warszawie nie będzie w stanie obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji lotniczych rocznie, co znacznie ograniczy rozwój LOT-u.	Nie wyjaśniono dlaczego Port Lotniczy Chopina nie może obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji. Dla porównania Port Lotniczy Gatwick obsłużył w 2019 roku 46,6 mln pasażerów i wykonał ponad 280 tysięcy operacji lotniczych. Lotnisko Gatwick ma 1 pas startowy, 2 terminale i ograniczenia nocnych lotów. Dlaczego w Porcie Lotniczym Gatwick można osiągnąć taki wynik a w Porcie Lotniczym Chopina nie można?	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko Chopina podlega licznym ograniczeniom środowiskowym, lokalizacyjnym oraz hałasowym.
323.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r.	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	W tabeli są nierzeczywiste dane z roku 2020 (ogółem 52 mln 754 tysięcy pasażerów podczas gdy w rzeczywistości było obsłużonych 14,5 mln pasażerów) a w związku z tym prognoza na lata 2021-2040 jest błędna	Uwaga częściowo uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane.
324.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r.	Tabela 5. Wyniki prognozy – podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Według prognozy Port Lotniczy Radom ma wystartować w roku 2021 z liczbą pasażerów 1,9 mln i osiągnąć 773 tysiące pasażerów w 2040 r. Radom jako jedyny port lotniczy ma zredukować liczbę pasażerów o 60%.do roku 2040. Jeśli CPK ma w 1 etapie budowy (2 pasy startowe) być zdolny do obsłużenia 45 mln pasażerów to Port Lotniczy Radom jest zbędny co najmniej do roku 2040.	Uwaga nieuwzględniona. Port Lotniczy Radom jest inwestycją własną PPL.
325.	Rada Społeczna	Perspektywy	Tabela 8. Obraz rynku polskiego –	Jaki podmiot gospodarczy albo polityczny	Uwaga nieuwzględniona,

	ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	dla cargo.	zagrożenia i szanse. Wdrożenie strategii stworzenia węzła lotniczego w postaci CPK oraz przekierowanie istniejących przepływów ładunków z innych lotnisk UE ułatwi połączenie z innymi lokalizacjami produkcji na świecie.	przekieruje istniejące przepływy ładunków z innych lotnisk UE do CPK? Przeważająca większość klientów ładunków cargo jest blisko tych innych lotnisk UE.	sporządzone na potrzeby CPK analizy wykazały zasadność inwestycji CPK.
326.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Perspektywy dla cargo.	Tabela 8. Obraz rynku polskiego – zagrożenia i szanse. Modernizacja floty i rozbudowa tras długodystansowych.	Czy Polskie Linie Lotnicze LOT mają środki na modernizację floty i rozbudowę tras długodystansowych? PLL LOT odnotowały ponad 1 mld zł straty w 2020 r.	Uwaga nieuwzględniona. W tabeli przedstawiono, że szansą dla polskiego rynku cargo może być modernizacja floty i rozbudowa tras dystansowych przez PLL LOT.
327.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Perspektywy dla cargo.	Tabela 8. Obraz rynku polskiego – zagrożenia i szanse. Planowane inwestycje w infrastrukturę transportową gwarantują, że koszt transportu i jego czas będzie spadał, dzięki czemu przewóz lotniczy cargo stanie się bardziej konkurencyjny.	W jaki sposób inwestycje w Port Lotniczy Radom i w CPK spowodują obniżenie kosztu transportu lotniczego? I czy wtedy transport lotniczy będzie bardziej konkurencyjny wobec transportu samochodowego albo kolejowego?	Uwaga nieuwzględniona. Transport lotniczy w dużej mierze jest uzupełniający dla transportu drogowego i lotniczego, a w niektórych przypadkach jest jedyną dostępną formą transportu. Poprawa jakości świadczonych usług (m.in. w związku z realizacją projektu CPK) wpłynie pozytywnie na konkurencyjność transportu lotniczego oraz optymalizację świadczenia usług transportu lotniczego.
328.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Cele i założenia strategiczne Programu CPK	W 2019 r. PLL LOT przewiózł ponad 10,1 mln pasażerów. PLL LOT będzie największym przewoźnikiem operującym z CPK i tam zlokalizuje swoje centrum operacji	Według prognozy podanej wcześniej CPK ma osiągnąć 43 mln pasażerów w 2040. Czy to znaczy, że PLL LOT ma zamiar obsłużyć ponad 20 mln pasażerów w CPK w 2040 r.? 100% wzrost w ciągu 17 lat? Czy inne linie lotnicze nie będą konkurować z LOTem i oddadzą swoich klientów?	Tak. Oczywiście, że będą konkurować. Jednocześnie wszyscy będą beneficjentami przewidywanego w przyszłości wzrostu przewozów pasażerskich.
329.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Rynek cargo lotniczego w Polsce	Polski rynek lotniczego cargo rozwija się dynamicznie, niemniej jednak jest dość słabo rozwinięty i stanowi zaledwie 1% cargo obsługiwanego w całej Europie. To znacznie mniej niż udział pozostałych gałęzi	Jaki tonaż ładunków lotniczych cargo jest planowany w CPK? Czy w Polsce jest wystarczająco duży rynek na przewóz cargo drogą powietrzną?	Dane szczegółowe znajdują się w Master Planie oraz planie generalnym lotniska CPK. Infrastruktura CPK oraz

			<p>transportu na tym rynku. Konkurencją dla przewozów towarowych drogą powietrzną jest transport kolejowy cargo.</p> <p>Tonaż przewożonych na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w 2019 r. wyniósł ok. 124 tys. ton.</p> <p>Ten segment rynku w lotnictwie ma znaczący potencjał, który będzie mógł być wykorzystywany, jednakże wyłącznie w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych, jak również pełnej intermodalności i interoperacyjności z innymi rodzajami transportu.</p> <p>Rozwiązaniem problemu ma być budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p> <p>Realizacja inwestycji związanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym, który nie będzie podlegał istotnym ograniczeniom środowiskowym (częstotliwość wykonywania operacji, szczególnie w porze nocnej), umożliwi rozwój lotniczych przewozów ładunków.</p>		<p>infrastruktura towarzysząca (drogowa i kolejowa) będą jednym ze stymulantów które spowodują wzrost wolumenu cargo. Rynek cargo jest zależy od rozwoju gospodarki kraju.</p>
330.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	<p>Program Komisji Europejskiej przewiduje, że ograniczenie emisji z transportu lotniczego może zostać osiągnięte m.in. przez usprawnienie zarządzania jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, likwidację dopłat do paliw kopalnych, ograniczenie liczby bezpłatnych uprawnień przydzielanych przewoźnikom lotniczym czy też wprowadzanie paliw alternatywnych.</p>	<p>Wszystkie wymienione działania prowadzą do wzrostu kosztu transportu lotniczego, co może istotnie negatywnie wpłynąć na rozwój transportu lotniczego w Polsce.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Dokument uzupełniono o informację, iż dekarbonizacja transportu będzie działaniem kosztochłonnym.</p>
331.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie	<p>Zarządzający portami lotniczymi powinni uczestniczyć w światowych i europejskich inicjatywach mających na celu wspieranie dążeń do osiągnięcia możliwie najwyższego poziomu neutralności klimatycznej. Jedną z takich możliwości jest uczestnictwo w</p>	<p>Lokalizacja CPK w odległości 40km od centrum Warszawy spowoduje pośrednio i bezpośrednio wzrost emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń z powodu długiego czasu dojazdu mieszkańców Warszawy samochodami albo pociągami</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wskazany fragment dokumentu odnosi się do udziału Zarządzających portami lotniczymi w inicjatywach dotyczących neutralności klimatycznej a nie</p>

		lotniczym	programie Airport Carbon Accreditation, realizowanym przez Europejską Radę Lotnisk (ACI Europe). Celem projektu jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery przez porty lotnicze na świecie.	regionalnymi do nowego portu. Podróż z Warszawy do CPK szybką koleją (średnia prędkość na tym odcinku będzie wynosiła ok 150km/godz) to marnowanie energii elektrycznej – pociąg będzie musiał hamować zaraz po osiągnięciu dużej prędkości.	lokalizacji CPK.
332.	Rada Społeczna ds Centralnego Portu Komunikacyjnego	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	Ponadto, realizacja inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, jako multimodalnego węzła transportowego, będzie generować nowe miejsca pracy – zarówno w samym porcie lotniczym, jak w inwestycjach towarzyszących oraz związanych z nową siecią linii kolejowych i dróg.	Zamknięcie Portu Lotniczego Chopina i redukcja lotów krajowych z lotnisk regionalnych spowoduje likwidację miejsc pracy w tych lotniskach. Czy przeprowadzono analizę ile pracowników i na jakich stanowiskach straci pracę w związku z uruchomieniem CPK? Czy przeanalizowano ile miejsc pracy zostanie utraconych i w jakich działach gospodarki w związku z budową CPK (wywłaszczenia, przesiedlenia, likwidacja rolnictwa i zniszczenie lokalnego rynku na terenie wysiedleń)?	Uwaga nieuwzględniona. Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r. nie stanowi podstawy do budowy CPK a jedynie wpisuje projekt w system transportowy kraju. Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354). Ponadto nie ulega wątpliwości, że budowa tak dużego portu lotniczego będzie generowała nowe miejsca pracy. Ministerstwo Infrastruktury na potrzeby prac nad Polityką rozwoju lotnictwa cywilnego (...) nie przeprowadzało wymienionych przez Państwa analiz.
333.	CPK	Strona 17	[...] Zapewnienie właściwych warunków dla rozwoju branży lotniczej jest niezwykle ważne w kontekście oddziaływania tego rodzaju Rynek usług transportu lotniczego,	Zdanie wymaga przebudowy - urwany wątek.	Uwaga uwzględniona

			jest wysoce i specyficznym konkurencyjnym [...]		
334.	CPK	Strona 89 - Scenariusz w ośc rozwoju ruchu w PL	Scenariusz optymistyczny	Scenariusz optymistyczny opiera się na założeniu o: „szeroką dostępność szczepień przeciwko COVID-19 , a tym samym przywrócenie możliwości swobodniejszego podróżowania, określa się na lato 2021 roku". Planowany termin przyjęcia dokumentu przez rząd to III kwartał 2021 więc wiedza dot. adekwatności tego wariantu może być już dostępna. Zgodnie z wiedzą na lipiec 2021 oraz przesłankami dotyczącymi najbardziej prawdopodobnego rozwoju sytuacji, zasadność uwzględniania „optymistycznego scenariusza" jest niewielka. Należy rozważyć czy scenariuszowość podawanych prognoz (mimo swoich naturalnych zalet) nie jest w tym przypadku stosowana na wyrost, biorąc także pod uwagę m.in. malejące znaczenie podróży biznesowych czy wzrost nastawienia proekologiczne u podróżnych przekładającego się na ograniczenie podróży samolotami.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
335.	CPK	Strona 92	„Obsługa połączeń do destynacji na innych kontynentach w Azji i Stanach Zjednoczonych."	Mylący zapis, propozycja: „Obsługa połączeń do destynacji na innych kontynentach (np. w Azji i Stanach Zjednoczonych)."	Uwaga uwzględniona.
336.	CPK	Strona 103	„[...] przesunięte na rok 2021. W sumie obecnie we flocie LOT-u [...]"	Adekwatność podawanych informacji zapewniłby zapis: „[...] przesunięte na rok 2021. W momencie publikacji tego dokumentu, we flocie LOT-u [...]"	Uwaga uwzględniona.
337.	CPK	Strona 112	„Obecnie niemal z każdego miejsca w Polsce można się dostać do jednego z 15 lotnisk regionalnych i międzynarodowych w ciągu 120 minut jazdy samochodem. Przeważająca część kraju ma dostęp do	Propozycja bardziej klarownego zapis: „[...] Obecnie niemal z każdego miejsca w Polsce można dostać się do NAJBLIŻSZEGO lotniska regionalnego w ciągu maks. 120 minut jazdy samochodem. Przeważająca	Uwaga uwzględniona

			lotniska nawet w ciągu 90 minut jazdy samochodem."	część MIESZKAŃCÓW kraju ma dostęp do NAJBLIŻSZEGO lotniska nawet w ciągu maks. 90 minut jazdy samochodem."	
338.	CPK	Strona 114	„W roku 2019 obserwowaliśmy niższe."	Należy unikać takich form osobowych w tego typu dokumentach.	Uwaga uwzględniona
339.	CPK	Strona 114	„Port lotniczy WAW ma czwarty.", „W promieniu 60 minut.", „Proponowana lokalizacja." itd.	Ta sekcja wygląda jak zestawienie kilku buletów z informacjami (mniej lub bardziej powiązаныmi ze sobą) niż spójny ciąg przyczynowo-skutkowy o klarownej narracji. Albo przeformatowanie albo eliminacja tych kilku krótkich akapitów.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
340.	CPK	Strona 117	„Jak zauważono w Opinii Europejskiego Komitetu Regionów pn. Przyszłość regionalnych portów lotniczych - wyzwania i możliwości lotniska regionalne są kluczowe"	Brak cudzysłowu - nie wiadomo gdzie kończy się tytuł przywoływanego dokumentu	Uwaga uwzględniona
341.	CPK	Strona 215 - tabela	„Zapewnienie dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb: ACC (Area Control), APP (Approach Control), TWR (Aerodrome Control) oraz służb informacji powietrznej FIS (ang. Flight Information Services) na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego."	W planie wieloletnim dla CPK owszem jest wymieniona tzw. remote tower, ale czy CPK powinien być odpowiedzialny za „zapewnienie dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb" ergo pozyskania i przygotowanie takich kadr? Raczej nie ma takich kompetencji - to powinna być rola PAZPu	Uwaga uwzględniona
342.	CPK	Ogólna uwaga	„Fit for 55"	W ostatnich tygodniach pojawił się wątek pakietu „Fit for 55" który przedstawia rozwiązania które wprowadzają szereg ograniczeń i trudności dla sektora transportu lotniczego. Mimo że CPK jest planowany aby spełniać warunki Zielonego Ładu, to może należałoby rozważyć wspomnienie w Polityce o fakcie planów wdrożenia takich regulacji które mogą istotnie wpłynąć na atrakcyjność i dostępność transportu	Uwaga nieuwzględniona. W treści dokumentu projektodawca odniósł się do poruszonych kwestii.

				lotniczego, a tym samym na prognozy rozwoju ruchu.	
343.	CPK	Ogólna uwaga	Dokument zawiera sporo błędów składniowych i interpunkcyjnych, a także edycyjnych oraz powtórzeń.		Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości
344.	CPK	Strona 104	Etap II (realizacja robót budowlanych) będzie prowadzony w oparciu o materiały wypracowane w toku fazy wcześniejszych.	Do poprawy składnia.	Uwaga uwzględniona
345.	CPK	Strona 109	W oparciu o szczegółowe analizy związane z bezpieczeństwem żeglugi powietrznej, PAŻP wskazuje, że z perspektywy organizacji ruchu lotniczego rekomendowanym działaniem jest operacyjne działanie jednego portu lotniczego. Rekomendacja ta wynika z oceny potencjalnych skutków utrzymania znacznej działalności operacyjnej na obydwu lotniskach, z których najistotniejsze można przedstawić następująco	Uzupełniająco należy dodać, że niezależnie od wspomnianych opracowań eksperckich, na konieczność podjęcia decyzji o przeniesieniu całego ruchu komercyjnego z lotniska Chopina na CPK wskazuje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. W oparciu o szczegółowe analizy związane z bezpieczeństwem żeglugi powietrznej, PAŻP wskazuje, że z perspektywy organizacji ruchu lotniczego rekomendowanym działaniem jest całkowite zamknięcie lotniska Chopina. Rekomendacja ta wynika z oceny potencjalnych skutków utrzymania działalności operacyjnej na obydwu lotniskach, z których najistotniejsze można przedstawić następująco:	Uwaga nieuwzględniona. Decyzja dotycząca przyszłego zagospodarowania Portu Lotniczego w Warszawie, zostanie podjęta na późniejszym etapie.
346.	CPK	Strona 94	<p>Sieć lotnisk powinna objąć sieć podstawową i komplementarną.</p> <p>Sieć podstawowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • porty lotnicze dla Warszawy, w tym docelowo CPK - Warszawa, Modlin; • wiodące regionalne porty lotnicze (TEN-T) - Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław; • rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) - Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty 	<p>Sieć lotnisk powinna objąć lotnisko centralne (CPK), sieć podstawową i komplementarną.</p> <p>1. Lotnisko Centralne - międzykontynentalny port lotniczy w pobliżu Warszawy będący częścią składową węzła transportu intermodalnego łączącego w szczególności transport lotniczy z nowym systemem kolejowym kraju, umożliwiającym skomunikowanie CPK ze wszystkimi regionami kraju.</p> <p>2. Sieć podstawowa: wiodące regionalne porty lotnicze (TEN-T) -</p>	Uwaga częściowo uwzględniona

			<p>lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności - Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.</p> <p>Komplementarna sieć lotnisk:</p> <ul style="list-style-type: none"> lotniska lokalne ze szczególnym uwzględnieniem lotnisk z utwardzoną drogą startową; lądowiska. 	<p>Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław;</p> <p>rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) - Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności - Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.</p> <p>3. Komplementarna sieć lotnisk:</p> <ul style="list-style-type: none"> lotniska lokalne ze szczególnym uwzględnieniem lotnisk z utwardzoną drogą startową; lądowiska. 	
347.	CPK	Strona 139	<p>Obowiązek opracowania planów generalnych lotnisk został wprowadzony do ustawy - Prawo lotnicze w 2011 r. Od dnia wejścia w życie tego obowiązku prawnego, ciąży on na zakładającym lotnisko lub zarządzającym już istniejącym lotniskiem użytku publicznego.</p> <p>140</p> <p>Zgodnie z ustawą - Prawo lotnicze, minister właściwy do spraw transportu zatwierdza plan generalny lotniska przedłożony przez zarządzającego lotniskiem w zakresie jego zgodności z polityką transportową kraju, po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, po uzgodnieniu planu generalnego lotniska z Ministrem Obrony Narodowej, w odniesieniu do terenów zamkniętych oraz po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów.</p> <p>Powyższy, finalny etap poprzedzony jest konsultacjami projektu planu generalnego</p>	<p>Obowiązek opracowania planów generalnych lotnisk (PGL) został wprowadzony do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze w 2011 r. Od dnia wejścia w życie tego obowiązku prawnego, obowiązek ten ciąży na zakładającym lotnisko lub zarządzającym już istniejącym lotniskiem użytku publicznego. Zgodnie z ustawą Prawo lotnicze, minister właściwy do spraw transportu zatwierdza plan generalny przedłożony przez zarządzającego lotniskiem w zakresie jego zgodności z polityką transportową kraju, po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz po uzgodnieniu planu generalnego z Ministrem Obrony Narodowej w odniesieniu do terenów zamkniętych.</p> <p>Przy ocenie planów generalnych lotnisk minister właściwy do spraw transportu ma na względzie postanowienia w szczególności dokumentów o charakterze strategicznym, to jest Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjętą uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019</p>	Uwaga częściowo uwzględniona

		<p>lotniska prowadzonymi przez zarządzającego lotniskiem z gminami, których tereny zostały objęte planem generalnym.</p> <p>Oceniając plany generalne lotnisk minister właściwy do spraw transportu opierał się dotychczas o PRSLiLUN, zastąpiony Polityką Lotniczą, która jest głównym dokumentem w zakresie polityki transportowej kraju odnoszący się do lotnictwa cywilnego.</p> <p>Dodatkowo przy ocenie planów generalnych lotnisk minister właściwy do spraw transportu ma na względzie SRT2030.</p> <p>Koncepcja CPK nie ma charakteru dokumentu strategicznego, niemniej jednak jest uwzględniana na etapie zatwierdzania planów generalnych lotnisk. Tam gdzie jest to możliwe, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia w swojej opinii również dokumenty dotyczące transportu lotniczego powstałe na szczeblu wojewódzkim.</p> <p>Mając na uwadze, że w większości spółek zarządzających portami lotniczymi samorządy mają udziały, lub wręcz są ich właścicielami, warto aby w dokumentach planistycznych na poziomie regionalnym (strategie rozwoju województwa, strategii rozwoju ponadlokalnego i strategii rozwoju gminy) właściwie i wyczerpująco odnoszono się również do kwestii szeroko rozumianego lotnictwa. Minister właściwy do spraw transportu mógłby następnie wykorzystywać takie dokumenty w szeroko rozumianym procesie decyzyjnym.</p> <p>Zakładający lotnisko lub zarządzający</p>	<p>r. Kolejnym dokumentem determinującym zgodność z polityką transportową kraju jest niniejsza Polityka Lotnicza. W konsekwencji, plan generalny lotniska winien być postrzegany jako istotny element polityki transportowej regionu i kraju.</p> <p>Z tego też powodu konieczne jest zapewnienie, że obowiązek posiadania planów generalnych jest należycie wypełniany.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że obowiązujące przepisy Prawa lotniczego wymagają nie tylko posiadania zatwierzonego Planu Generalnego, ale i jego aktualizacji w określonych sytuacjach.</p> <p>Nie ulega wątpliwości, że spadek popytu spowodowany pandemią COVID-19 jest taką właśnie sytuacją.</p> <p>Egzekucja obowiązków ustawowych, jakie spoczywają na zarządzających lotniskami, jest niewątpliwie działaniem umożliwiającym realizację celów Polityki Lotniczej.</p> <p>Zasadne jest również rozważenie zmian regulacyjnych w zakresie planów generalnych, w celu wzmocnienia realizacji obowiązków ustawowych związanych z rolą planów generalnych w zapewnieniu skoordynowanego na poziomie krajowym rozwoju infrastruktury lotniskowej.</p> <p>Doprecyzowania wymaga choćby rola planu generalnego w integracji procesów rozwoju gospodarczego i przestrzennego terenów położonych w otoczeniu lotnisk. Lotniska stanowią obiekty infrastrukturalne generujące istotne skutki przestrzenne dla najbliższego otoczenia (hałas, powierzchnie ograniczające przeszkody) - istnieje w związku z tym konieczność ukształtowania</p>	
--	--	---	---	--

		<p>lotniskiem użytku publicznego jest obowiązany opracować plan generalny lotniska użytku publicznego stanowiący plan rozwoju tego lotniska, na okres nie krótszy niż 20 lat. Aktualizacja tego dokumentu powinna nastąpić nie później niż w ciągu pięciu lat od jego zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu lub ostatniej zatwierdzonej jego zmiany.</p> <p>Sytuacja rynkowa spowodowana przez pandemię COVID- 2019 wpisuje się w przesłankę zawartą w ustawie - Prawo lotnicze dotyczącą konieczności dokonania przez zarządzającego lotniskiem zmian w planie generalnym, celem uwzględnienia, co najmniej nowych warunków ekonomicznych i finansowych. W tym zakresie niezbędne są jednak decyzje samych zarządzających lotniskami. Celem i przedmiotem planu generalnego lotniska jest udokumentowana prezentacja planistycznej koncepcji optymalnego rozwoju danego lotniska oraz przyjętych założeń i aspektów eksploatacji lotniska w określonym otoczeniu technicznym, meteorologicznym, środowiskowym, rynkowym i operacyjnym, w oparciu o logicznie połączone i adekwatnie zagregowane wyniki badań, prognoz i analiz.</p> <p>141</p> <p>Co do zasady głównym beneficjentem planu generalnego lotniska jest podmiot zarządzający tym lotniskiem. Powinien on jednak odpowiednio uwzględnić społeczno-gospodarczy i ekonomiczny kontekst użytkowania lotniska oraz interesariuszy, do</p>	<p>polityki przestrzennej gmin w sposób minimalizujący negatywne skutki realizacji inwestycji, zapewniający harmonijne funkcjonowanie lotniska z otoczeniem oraz pozwalający na mitygowanie oddziaływań lotniskowych poprzez odpowiednie kształtowanie funkcji terenu.</p> <p>Funkcjonowanie zdecydowanej większości lotnisk na terenach słabo zurbanizowanych (w gminach wiejskich) powoduje, że gminy - odpowiedzialne za kluczowe elementy procesu inwestycyjnego, takie jak planowanie przestrzenne czy parcelację gruntów - nie są w stanie samodzielnie efektywnie zorganizować procesów przekształceń przestrzennych przygotowujących otoczenie lotniska do zainwestowania. Obecnie funkcjonujące regulacje Prawa lotniczego, ustanawiające obowiązek uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów wskazanych w PGL jako otoczenie lotniska, są niewystarczające dla zapewnienia efektywnego rozwoju otoczenia lotnisk. W związku z tym postuluje się reformę prawnych regulacji PGL w zakresie funkcji tego dokumentu jako integratora rozwoju gospodarczego oraz przestrzennego w otoczeniu lotniska. PGL powinien stanowić formę strategii przestrzennej, wdrażanej we współpracy z podmiotami publicznymi (gmina, ale również wojewoda - jako organ właściwy dla procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji publicznych). Dla zapewnienia skuteczności zintegrowania procesów planistycznych, gruntowych oraz inwestycyjnych, niezbędne jest wprowadzenie prawnych ram</p>	
--	--	--	---	--

		<p>których w szczególności należą: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, przewoźnicy lotniczy, drogowi i kolejowi, zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej, organy administracji rządowej i samorządowej, przedsiębiorcy oraz społeczność lokalna. Zatwierdzony plan generalny lotniska stanowi sformalizowaną prezentację planistycznej koncepcji funkcjonowania i rozwoju danego portu lotniczego, z uwagą, że plan generalny lotniska nie jest dokumentem o charakterze stricte planu biznesowego, ale zbiorem prognostycznych założeń operacyjno-technicznych eksploatacji portu lotniczego w określonym otoczeniu technicznym, operacyjnym, meteorologicznym, środowiskowym, rynkowym, ekonomicznym i gospodarczym oraz prawnym. Z uwagi na to, że celem i przedmiotem prawnie określonej procedury zatwierdzenia planu generalnego lotniska jest tylko zapewnienie optymalnego i efektywnego rozwoju infrastruktury i eksploatacji portu lotniczego, zgodnie z generalnymi celami i założeniami dotyczącymi strategii rozwoju transportu i infrastruktury oraz rozwoju regionalnego, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, co ma szczególne znaczenie w przypadku portów lotniczych włączonych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Co do zasady, zatwierdzony plan generalny lotniska nie jest również programem inwestycyjnym podlegającym implementacji wprost, jak również nie ogranicza swobody działalności gospodarczej podmiotu zarządzającego portem lotniczym. Z tego też względu, już</p>	<p>zorganizowanego inwestowania, na wzór rozwiązań zachodnioeuropejskich (np. francuskie Strefy Uzgodnionego Inwestowania - ZAC). Obszary okołolotniskowe stanowią przy tym optymalny obszar dla przeprowadzenia pilotaży rozwiązań w tym zakresie opracowywanych w ramach reformy systemu planowania przestrzennego (np. Obszary Zintegrowanego Inwestowania - OZI opracowane w 2018 r. w ramach projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z uproszczeniem procesu inwestycyjno-budowlanego). Postuluje się powołanie grupy roboczej złożonej z zarządzających lotniskami, przedstawicieli gmin i inwestorów, w celu wypracowania optymalnej roli PGL jako integratora tych działań. Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu planu generalnego lotniska wskazują także na rozważenie konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy; • wprowadzenie forum szerokiej wymiany informacji i konsultacji pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, w szczególności zarządzającymi lotniskami, przewoźnikami lotniczymi, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz innymi instytucjami zarządzającymi inną infrastrukturą transportową. 	
--	--	---	---	--

			<p>na etapie projektowania samego planu generalnego lotniska oraz jego późniejszej aktualizacji winny być uwzględniane postanowienia zawarte w dokumentach o charakterze strategicznym. Zatwierdzony plan generalny lotniska jest odpowiednio uwzględniany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w szczególności przy wydawaniu zezwoleń na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska (art. 61 ust. 1 ustawy - Prawo lotnicze) oraz dokonanie istotnych zmian w procesach: uzgadniania projektów planów, projektów decyzji, opiniowania projektów studiów oraz wydawaniu opinii w zakresie szeroko rozumianego zagospodarowania przestrzennego (art. 877 ustawy - Prawo lotnicze). Jak wspomniano wyżej, zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu. Jednakże w przypadku lotnisk użytku publicznego, które mają obowiązek posiadania planu generalnego, Prezes Urzędu uwzględnia zatwierdzony plan generalny w przy wydawaniu takich zezwoleń. Istotne zmiany eksploatacyjne i techniczne cech lotniska, wymagające uzyskania zezwolenia dotyczą granicy lotniska, lokalizacji ogrodzenia lotniska, granicy części lotniczej lotniska, granicy pola wlotów i układu dróg startowych lotniska, parametrów drogi startowej i jej zabezpieczeń, w tym powodujących zmianę kodu referencyjnego lotniska, likwidacji, budowy lub rozbudowy infrastruktury lotniskowej, teletechnicznej</p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>lub nawigacyjnej, kategorii podejść do lądowania, kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska, jeżeli skutkuje to zmianą kategorii na okres dłuższy niż 7 dni, ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu. Ze względu na powyższe, plan generalny lotniska powinien zawierać jasną wizję rozwoju danego lotniska, z drugiej strony być tak napisany, aby dawał możliwość elastycznego realizowania potrzeb zarządzającego lotniskiem, niewymagających każdorazowego cząstkowego aktualizowania tego 142 dokumentu. Tym samym formuła planu generalnego powinna cechować się większą ogólnością, co pozwoliłoby na jego łatwiejszą i szybszą aktualizację. Mniejsza szczegółowość spowoduje dodatkowo rzadszą potrzebę aktualizacji planu generalnego. Złożoność planu generalnego lotniska i jego wieloaspektowość wskazuje na celowość podjęcia działań mających na celu standaryzację procesu opracowania, a następnie uzgadniania, opiniowania i zatwierdzania planów generalnych lotnisk użytku publicznego. Brak planu generalnego lotniska użytku publicznego w ogóle, albo jego aktualnej edycji może uniemożliwić Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydanie zezwolenia na dokonanie zmian eksploatacyjnych lub technicznych lotniska. Warto w tym miejscu również podkreślić, że dla terenów objętych planem generalnym lotniska sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - zgodnego z zatwierdzonym planem generalnym lotniska</p>		
--	--	---	--	--

		<p>- jest obowiązkowe. Ma to na celu zapewnienie optymalnych możliwości rozwoju lotnisk użytku publicznego, ochrony gruntów pod te lotniska i wyeliminowaniem potencjalnych przeszkód lotniczych oraz uwzględnienia tych obiektów w procesie planowania i zagospodarowania przestrzennego. Brak sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo niewłaściwe jego przygotowanie winno wszelkimi konsekwencjami obciążać podmiot obowiązany do jego przygotowania. Za koordynację polityki przestrzennej na obszarach bezpośredniego otoczenia lotniska, celem zabezpieczenia terenów pod inwestycje lotniskowe oraz właściwego kształtowania kierunków zabudowy, w sposób jak najmniej eksponowany na oddziaływanie hałasowe związane z lotniskiem odpowiedzialny powinien być zarząd województwa, na którego terenie zlokalizowano lotnisko użytku publicznego. Port lotniczy jest szczególnym przykładem punktowej infrastruktury transportu, której obecność ma wpływ na cały region, nie tylko jego najbliższą okolicę. Wyjątek od tej reguły stanowić powinna kwestia koordynacji przestrzennej związanej z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, która winna być zastrzeżona dla administracji rządowej. CPK stanowi istotny i o dużym stopniu oddziaływania czynnik, który będzie determinował wielkość i strukturę ruchu i przewozu lotniczego w Polsce. Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu</p>		
--	--	---	--	--

			<p>planu generalnego lotniska wskazują na konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy; • prowadzenie szerokiej wymiany informacji i konsultacji pomiędzy wykonawcą planu generalnego lotniska i innymi podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, w szczególności przewoźnikami lotniczymi i PAŻP oraz innymi instytucjami zarządzającymi inną infrastrukturą transportową, w tym GDDKiA i PKP. <p>Działania do 2030 r.:</p> <p>Zmiana formuły opracowania i procesu zatwierdzania planów generalnych lotnisk cywilnych, w 143 szczególności w zakresie zapewnienia aktualności planów generalnych.</p> <p>Aktualizacja planów generalnych lotnisk użytku publicznego w Polsce z uwzględnieniem nowej sytuacji rynkowej spowodowanej pandemią COVID-19 oraz dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju.</p> 		
348.	CPK	Strona 147	Cały rozdział Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego	Rozdział dot. wpływu CPK na zapewnienie służb żeglugi powietrznej jest poszatowany i rozrzucony po dokumencie przez co jego wydźwięk został rozmydlony. Proponujemy zebrać wszystkie podrozdziały i zapisy o służbach żeglugi powietrznej pod jeden rozdział. Proponowane zapisy dla rozdziału „Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na zapewnienie służb żeglugi powietrznej.” W realizacji inwestycji CPK należy upatrywać	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				<p>istotnej szansy dla rozwoju PAŻP, która w związku z otwarciem portu lotniczego będzie podmiotem obsługującym znacznie większy ruch lotniczy,</p> <p>0 wyższym poziomie skomplikowania i natężenia niż dotychczas. Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa) należy do jednych z największych w sieci europejskiej. Realizacja Koncepcji CPK wymagać będzie od Agencji przeprowadzenia szczegółowych analiz operacyjnych</p> <p>1 finansowych zmierzających do wypracowania optymalnych rozwiązań umożliwiających przyszłe skuteczne i efektywne zapewniania służb nawigacyjnych w rejonie oddziaływania CPK. Poniżej przedstawiono zakres koniecznych analiz:</p> <ul style="list-style-type: none">• służby ruchu lotniczego, • sieci dróg lotniczych i procedury ATS,• wymaganej infrastruktury nawigacyjnej i radiokomunikacyjnej,• struktury operacji lotniczych. <p>Realizacja działań w ramach wskazanych obszarów jest warunkiem niezbędnym do kompleksowego wdrożenia wszystkich celów, które będą wyznaczone w ramach prac nad projektem CPK. Należy jednak podkreślić, że pomimo priorytaryzacji działań PAŻP związanych z CPK, podejście takie związane jest z koniecznością zapewnienia spójności działań związanych z reorganizacją przestrzeni powietrznej oraz koncepcji zapewnienia służb żeglugi powietrznej, w tym rozwoju infrastruktury CNS. Do realizacji tego celu niezbędne jest systemowe podejście, w którym wyróżnia się:</p>	
--	--	--	--	---	--

- lotnisko centralne (ang. hub airport), które jest głównym lotniczym węzłem komunikacyjnym Państwa;
- lotniska podstawowe, które obsługują ruch ponadregionalny, zapewniając możliwie najszerszą realizację sieciowej polityki transportowej i polityki regionalnej;
- lotniska komplementarne, które mają uzupełniają sieć lotniczą, zapewniając realizację polityki regionalnej.

	Klasyfikacja DOD	SESAR	Roczna	
Lotnisko centralne	Hub międzykontynentalny	300.000 +		>15% Lekkich
	Hub europejski	150.000 – 300.000		<15% C Lekkich
Lotnisko podstawowe	Węzeł główny	75.000 – 150.000		< 5% C Lekkich
Lotnisko komplementarne	Węzeł średni	30.000 – 75.000		< 1% Lekkich
	Węzeł mały	< 30.000		Brak C Lekkich
	General / Business Aviation	<1000 – 80.000		Brak C Lekki
	Lotnisko współużytkowane	< 30.000		>50% n

Przyjęcie takiego systemu identyfikacji pozwala na zsynchronizowanie rozwoju krajowej sieci transportowej w układzie koszty vs. benefity, i tak dostępność lotnisk powinna być zagwarantowana przez 24h/dobę, zgodnie z poniższymi założeniami:

- dla lotniska centralnego, w układzie 24h stacjonarnie;
- dla lotniska podstawowego zapewnienie służby odbywa się w modelu mieszanym stacjonarnym i zdalnym, z przewagą systemu stacjonarnego zapewnienia służb lotniskowych;
- dla lotnisk komplementarnych zapewnienie służby odbywa się w modelu mieszanym

			<p>stacjonarnym i zdalnym, z przewagą systemu zdalnego zapewnienia służb lotniskowych.</p> <p>Uzupełniająco należy wskazać na podpisaną 13 listopada 2018 r. w Madrycie „Strategię Rozwoju Przestrzeni Powietrznej dla Polski”, opracowaną przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, we współpracy z Międzynarodowym Zrzeszeniem Przewoźników Lotniczych. Dokument ten posiada duże znaczenie dla realizacji w Polsce Centralnego Planu Zarządzania Ruchem Lotniczym w Europie (European ATM Master Plan), który ukierunkowany jest na unowocześnienie europejskiego systemu ATM, włączając w to prace badawczo - rozwojowe realizowane w ramach przedsięwzięcia SESAR, jak i działania podejmowane w związku z realizacją CPK. Obecnie trwają prace nad rewizją tego dokumentu.</p> <p>1. Służby ruchu lotniczego</p> <p>Realizacja koncepcji CPK wymagać będzie zapewnienia dodatkowej kadry operacyjnej, szczególnie w obszarze służb ruchu lotniczego.</p> <p>Nowe lotnisko, o zakładanej wysokiej liczbie operacji, wymagać będzie ponadto prowadzenia stałego monitoringu, weryfikacji stanu i potrzeb oraz implementacji rozwiązań i funkcjonalności, które sprzyjać będą, również długookresowo, zachowaniu wysokiej produktywności służb. Osiągnięcie optymalnego stanu zatrudnienia umożliwi zarządzanie sektorami ACC/APP, dostosowanymi do potrzeb CPK, w sposób zapewniający wymaganą przepustowość przestrzeni FIR Warszawa.</p>	
--	--	--	--	--

				<p>Ponadto niezbędne będzie zapewnienie odpowiedniego personelu TWR, wyposażonego kompleksowo w narzędzia pracy oraz sprzęt zwiększający bezpieczeństwo operacji na lotnisku i w jego pobliżu.</p> <p>Osiągnięcie wymaganych zasobów personelu operacyjnego wiązać się będzie z koniecznością wyszkolenia, z odpowiednim wyprzedzeniem, nowej kadry kontrolerów ruchu lotniczego, niezbędnej do obsługi oczekiwanej, już z chwilą otwarcia nowego lotniska - wysokiej liczby operacji lotniczych.</p> <p>2. Sieć tras lotniczych i procedury Zaplanowanie, zaprojektowanie i wybudowanie CPK wymagać będzie ze strony PAŻP współpracy w obszarach regulacyjnych z organami krajowymi i europejskimi. Ponadto konieczne będzie wprowadzenie niezbędnych zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego lotniskiem.</p> <p>Nowa lokalizacja głównego krajowego lotniska to konieczność rekonstrukcji struktury przestrzeni powietrznej co najmniej w FIR Warszawa i procedur, w tym wprowadzenia zmian w obszarze nawigacji terminalowej i trasowej w zakresie</p> <ul style="list-style-type: none">• wyznaczenia strefy kontrolowanej lotniska - CTR (Control Zone),• wyznaczenia rejonu kontrolowanego lotniska - TMA (Terminal Manoeuvring Area),• stworzenia procedur startów i lądowań - SID, STAR, CDA, CCO (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental	
--	--	--	--	---	--

				<p>Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations),</p> <ul style="list-style-type: none">• dostosowania struktury przestrzeni ACC do potrzeb przepływów ruchu lotniska,• reorganizacji przestrzeni powietrznej w kooperacji ze stroną wojskową m.in. w zakresie stref czasowo wydzielonych TSA (ang. Temporary Segregated Area) i stref czasowo zarezerwowanych TRA (ang. Temporary Reserved Area) - w szczególności w zasięgu geograficznym 32. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Łasku. <p>Implementacja nowych procedur i rozwiązań operacyjnych, to również wdrożenie nowych technik i technologii pracy odpowiednio dostosowanych do potrzeb współpracy ośrodka kontroli zbliżania APP i służby kontroli lotniska TWR w ramach CPK. Wymaga to opracowania i symulacji nowego układu struktur przestrzeni powietrznej dla całego Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa.</p> <p>3. Przyszła infrastruktura nawigacyjna i radiokomunikacyjna Rozwój infrastruktury nawigacyjnej jest ściśle skorelowany z modernizacją struktur przestrzeni powietrznej i rozwojem służb ruchu lotniczego. Z punktu widzenia prawidłowego świadczenia usług, kluczowym zadaniem jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury radiokomunikacyjnej, tym samym właściwej komunikacji w zarządzaniu ruchem lotniczym. Projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie rewizji założeń ekonomicznych i operacyjnych</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>ujętych w średnio- i długookresowych planach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Szczegółowej analizie i weryfikacji wymagały będą zamierzenia inwestycyjne PAŻP dla lotnisk, które pozostawać będą w obszarze oddziaływania nowego portu lotniczego. Należy przy tym przyjąć założenie, że w celu zapewnienia ciągłości służb nawigacyjnych na terenie FIR Warszawa do czasu operacyjnego uruchomienia CPK wymagana będzie także realizacja inwestycji zaplanowanych na lotniskach w Warszawie i Nowym Dworze Mazowieckim.</p> <p>Wybrane grupy zadań inwestycyjnych w odniesieniu do koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego to:</p> <ul style="list-style-type: none">• wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym iTEC (Interoperability Through European Collaboration),• budowa nowej wieży kontroli ruchu lotniczego TWR (Aerodrome Control Tower),• wyposażenie lotniska w ILS kat. II/III (Instrumental Landing System) oraz A-SMGCS (ang. Advanced Surface Movement Guidance and Control System), A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), DMAN (Departure manager), AMAN (Arrival manager),• zapewnienie urządzeń nawigacyjnych DVOR/DME (Doppler VHF Omni-directional Range /Distance Measuring Equipment),• instalacja ośrodków radiokomunikacyjnych,• instalacja ośrodków radiolokacyjnych oraz systemu MLAT (Multilateration - pozycjonowanie hiperboliczne) dla FIR Warszawa.	
--	--	--	--	---	--

				<p>4. Struktura operacji lotniczych</p> <p>Przewidywana dynamika wzrostu ruchu lotniczego nie jest jednolita dla całej Europy. Wzrost w ujęciu procentowym będzie znacznie słabszy na większości rozwiniętych rynków lotniczych położonych na obszarze Europy Zachodniej, które jednak będą charakteryzowały się największą dodatkową liczbą operacji lotniczych w ciągu doby. W ujęciu procentowym średnioroczna dynamika wzrostu operacji lotniczych w FIR Warszawa szacowana jest na poziomie 3,3%. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego i możliwa w związku z tym aktywizacja ruchu lotniczego może wygenerować dodatkowy wzrost nieuwzględniony w aktualnej prognozie Eurocontrol (brak ograniczeń środowiskowych, brak restrykcji dla lotów wykonywanych w porze nocy, ekspansja PLL LOT i innych przewoźników generujących ruch przesiadkowy - transfer, większa liczba rozkładowych połączeń i przewoźników lotniczych).</p> <p>Z uwagi na położenie geograficzne Polski zakładany jest wzrost obciążenia pracą dla służb zapewniających kontrolę ruchu lotniczego. Potrzeba zapewnienia ciągłości operacyjnej w obszarze bezpośrednio graniczącym z jednej strony z rynkiem nasyconym, którego przyszłe przyrosty szacowane są na poziomie powyżej 1 000 operacji lotniczych na dobę (Niemcy), z drugiej strony z dużą strefą ruchu nieobjętego regulacjami przepływu ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Federacja Rosyjska, Białoruś). Wymagać to będzie</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>wprowadzenia zaawansowanych technologicznie rozwiązań i funkcjonalności (m.in. wielowarstwowego podziału pionowego, systemu zarządzania ruchem lotniczym - iTEC, MLAT, DiFMP - Dynamie Integrated Flow Management Position) dla zapewnienia współpracy umożliwiającej obsłużenie całego ruchu w FIR Warszawa. To również konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby personelu operacyjnego, m.in. nowe licencje kontrolerów ruchu lotniczego, w tym służby TWR na CPK oraz udział służb operacyjnych w projektach realizowanych w ramach prac nad koncepcją CPK.</p> <p>5. Finansowanie działań PAŻP Biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia, jaką jest budowa i uruchomienie CPK, oraz biorąc pod uwagę fakt, że PAŻP zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, kluczowym zagadnieniem będzie zabezpieczenie możliwości finansowania przez PAŻP inwestycji związanych z powstaniem CPK. Szczególnie kosztów związanych z przygotowaniem służb ruchu lotniczego oraz inwestycjami związanymi z posadowieniem urządzeń radiokomunikacyjnych (COM), radionawigacyjnych (NAV) i dozorowania (SUR) jakie są niezbędne dla uruchomienia służb w CPK. Działania podejmowane w tym zakresie muszą się odbywać w granicach</p>	
--	--	--	--	---	--

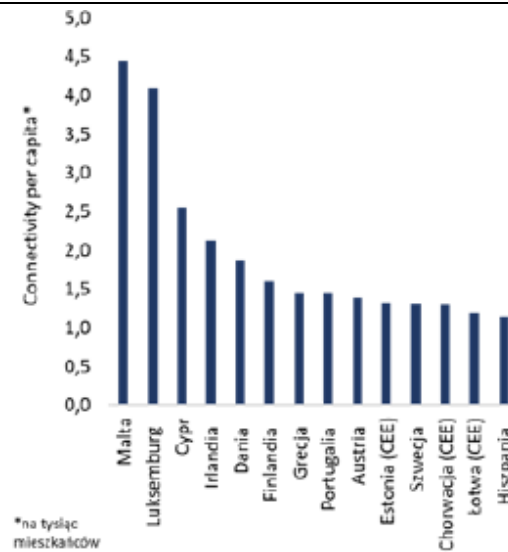
				<p>przewidzianych normami prawa krajowego i unijnego.</p> <p>Na etapie prac nad planem generalnym CPK zostanie potwierdzone, które z zaplanowanych inwestycji będą realizowane samodzielnie przez PAŻP, a co do których konieczne będzie porozumienie pomiędzy PAŻP, a przyszłym operatorem (zakładającym) lotniska.</p> <p>W ramach przygotowań związanych z zapewnianiem służb ruchu lotniczego PAŻP przygotowała plan działań o charakterze inwestycyjnym i analityczno-symulacyjnym, które będą toczyły się równolegle do prac nad planem generalnym. Plan ten obejmuje okres 2020-2023 i przewiduje rekonstrukcję polskiej przestrzeni powietrznej oraz przygotowanie ośrodka regionalnego PAŻP w Poznaniu do pełnienia części funkcji ATM/ANS na rzecz CPK (remote tower, system zarządzania BSP). Szczegółowy opis tych działań zawarto w Programie Wieloletnim CPK.</p>	
349.	C PK	Strona 36	<p>Istnieje wyraźna korelacja pomiędzy liczbą podróży a wartością PKB dla danego państwa oraz regionu. Wzrost możliwości podróżowania (tzw. <i>connectivity</i>) sprzyja rozwojowi gospodarki. <i>Connectivity</i> i <i>hub connectivity</i> są miarą dostępności komunikacyjnej dla społeczeństwa, przyjętą powszechnie w badaniach i ocenie możliwości jego mobilności. Są to odpowiednio: syntetyczny wskaźnik określający dostępną liczbę bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych uwzględniający ich jakość mierzoną czasem trwania podróży oraz wskaźnik określany dla jakiegokolwiek portu</p>	<p>Istnieje wyraźna korelacja pomiędzy liczbą podróży a wartością PKB dla danego państwa oraz regionu. Wzrost możliwości podróżowania (tzw. <i>connectivity</i>) sprzyja rozwojowi gospodarki. <i>Connectivity</i> i <i>hub connectivity</i> są miarą dostępności komunikacyjnej dla społeczeństwa, przyjętą powszechnie w badaniach i ocenie możliwości jego mobilności. Są to odpowiednio: syntetyczny wskaźnik określający dostępną liczbę bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych uwzględniający ich jakość mierzoną czasem trwania podróży oraz wskaźnik określany dla jakiegokolwiek portu oferującego połączenia</p>	Uwaga uwzględniona

		<p>oferującego połączenia hub-owe, określający liczbę połączeń lotniczych umożliwiających transfer pomiędzy nimi, które są obsługiwane przez ten port. Ponadto wskaźnik biorący pod uwagę minimalne i maksymalne czasy transferu, a także ważący jakość tych połączeń ze względu na długość podróży i rzeczywiste czasy przesiadek. Budowa <i>connectivity</i> ma kluczowe znaczenie dla ekonomicznych interesów państwa ze względu na ścisłą korelację ze wzrostem gospodarczym i tworzeniem nowych miejsc pracy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost connectivity o 10% stymuluje: (i) wzrost PKB per capita o dodatkowe 0,5% oraz (ii) wydajność pracy o 0,07%ii); <p>Według Komisji Europejskiej każde miejsce pracy wytworzone w lotnictwie tworzy trzy nowe miejsca pracy w innych gałęziach gospodarki, a każde 1 EUR wytworzone w branży lotniczej tworzy 3 EUR wartości dodanej dla reszty gospodarki«);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lotnictwo wspiera rozwój handlu towarami o wysokiej wartości dodanej (drogą powietrzną transportuje się aż 35% światowego handlu mierzonych wartością i tylko 0,5% mierzonych objętością³). Region Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzuje się mniejszą liczbą i gorszą jakością połączeń lotniczych w porównaniu z zachodnią częścią UE. Ograniczona podaż usług lotniczych mierzona wskaźnikiem connectivity przekłada się również na ograniczoną skłonność mieszkańców Europy Środkowo-Wschodniej oraz Polski do podróży lotniczych. W 2015 r. na jednego 	<p>hub-owe, określający liczbę połączeń lotniczych umożliwiających transfer pomiędzy nimi, które są obsługiwane przez ten port, biorący pod uwagę minimalne i maksymalne czasy transferu, a także ważący jakość tych połączeń ze względu na długość podróży i rzeczywiste czasy przesiadek. Budowa <i>connectivity</i> ma kluczowe znaczenie dla ekonomicznych interesów państwa ze względu na ścisłą korelację ze wzrostem gospodarczym i tworzeniem nowych miejsc pracy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzrost connectivity o 10% stymuluje: (i) wzrost PKB per capita o dodatkowe 0,5% oraz (ii) wydajność pracy o 0,07% (Źródło: InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC); • Według Komisji Europejskiej każde miejsce pracy wytworzone w lotnictwie tworzy trzy nowe miejsca pracy w innych gałęziach gospodarki, a każde 1 EUR wytworzone w branży lotniczej tworzy 3 EUR wartości dodanej dla reszty gospodarki (Źródło: EUROPEAN COMMISSION AVIATION STRATEGY FOR EUROPE); • Lotnictwo wspiera rozwój handlu towarami o wysokiej wartości dodanej (drogą powietrzną transportuje się aż 35% światowego handlu mierzonych wartością i tylko 0,5% mierzonych objętością (ATAG Aviation Benefits Beyond Borders - May 2016). <p>Connectivity ma kluczowe znaczenie dla wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i spójności społecznej. Im bardziej miasto, region lub państwo jest połączone szlakami powietrznymi z innymi miejscami na świecie,</p>	
--	--	--	---	--

		<p>mieszkańca Polski przypadało jedynie 0,7 podróży lotniczych, podczas gdy w krajach zachodnich wskaźnik ten wynosił 2,7. Podobnie jak w przypadku Polski dostępność transportu lotniczego dla mieszkańców CEE jest znacząco niższa niż dla mieszkańców „starej” części Unii Europejskiej. W zakresie business connectivity per capita (wskaźnika connectivity ważonego jakością połączeń - mierzoną ich częstotliwością oraz wagą miast, do których dostępne są połączenia, w przeliczeniu na jednego mieszkańca) dysproporcje są analogiczne, a Polska pozostaje pod tym względem jednym z najsłabiej skomunikowanych krajów w Europie, nawet wśród państw CEE. 37 Rysunek 10. Dostępność komunikacji lotniczej w UE (dane za 2019 r.)</p> <p>Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu ACI Europe „Airport Industry Connectivity Report 2019” oraz Eurostat. Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponad proporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-to-point), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej. Wynika to m.in. z następujących przyczyn: 0 siatka największych przewoźników LCC jest skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad</p>	<p>w tym większym stopniu sprzyja to rozwojowi w tym miasta, regionu czy państwa. Dostępność bezpośrednich lotów międzykontynentalnych jest ważnym czynnikiem wpływającym m.in. na wybór lokalizacji siedzib dużych przedsiębiorstw. Wskaźnik łączności lotniczej (air connectivity) jest wskaźnikiem uzupełniającym do tradycyjnych wskaźników mierzących aktywność transportu lotniczego, takich jak liczba przewiezionych pasażerów, liczba operacji, wskaźnik mobilności (liczba pasażerów na liczbę mieszkańców), częstotliwości wykonywanych operacji, przepustowości portów lotniczych, przepustowości przestrzeni powietrznej, liczba destynacji, do których można wykonywać połączenia. Wskaźnik connectivity mierzy dwie cechy połączeń lotniczych, jakimi dysponują pasażerowie tj. dostępność oraz centralność. Dostępność (accessibility) jest szczególnie istotna dla małych portów lotniczych i regionów. Wskaźnik connectivity uwzględnia bowiem nie tylko wielkość ruchu lotniczego, ale również oddaje jakość połączeń. Zawiera informację do jakich portów lotniczych są wykonywane połączenia (czy są to porty przesiadkowe), jak często możliwe jest wykonywanie połączeń oraz w jakich porach są wykonywane połączenia (czy można się później przesiąść w porcie docelowym). Natomiast centralność (centrality) ma znaczenie dla dużych portów lotniczych, które chcą pełnić rolę portów przesiadkowych (hubów). Dla takich portów lotniczych istotne jest, aby mieć jak największy zasięg (sieć) połączeń i</p>	
--	--	--	--	--

		<p>70% całego ich ruchu i pozostaje "jednowymiarowa" - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast,</p> <ul style="list-style-type: none"> • siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki, • w modelu siatkowym praktycznie wykluczona jest możliwość oferowania lotów międzykontynentalnych, jak również obsługa mniej rozwiniętych rynków krótkodystansowych, tym samym podróże międzykontynentalne są realizowane przez węzły położone poza granicami kraju, • przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwuipółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych). Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał jego rozwoju. Polska jest w tym zakresie szczególnie poszkodowana - wskaźnik dostępności komunikacji lotniczej dla Polski jest o 81 punktów procentowych niższy od średniej dla 15 krajów „starej” Unii oraz o 56 punktów procentowych niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Polski rynek lotniczy 38 w dalszym ciągu potrzebuje stymulacji w celu zbliżenia się do bardziej rozwiniętych 	<p>możliwość dogodnych przesiadek, czym konkurują z innymi portami przesiadkowymi. Na wskaźniki connectivity wpływa również struktura danego rynku, w tym udział przewoźników niskokosztowych. Ze względu na stosowany przez nich model biznesowy (połączenia point-to-point) dzięki wzrostowi aktywności przewoźników niskokosztowych wyższe są również wskaźniki połączeń bezpośrednich. Należy mieć jednak, na uwadze, że przewoźnicy ci często zmieniają swoją siatkę połączeń, co nie sprzyja stabilności sieci. Ponadto z uwagi na brak oferty połączeń przesiadkowych, w tym poprzez umowy interline, czy code-share, w niewielkim stopniu przyczyniają się do rozwoju połączeń transferowych. Na wskaźnik connectivity wpływa również obecność przewoźnika sieciowego oraz aktywność aliansów lotniczych, co sprzyja rozwijaniu połączeń dalekodystansowych (międzykontynentalnych), w szczególności do regionów istotnych gospodarczo lub cieszących się dużą dynamiką wzrostu. Innymi elementami wpływającymi na dobre skomunikowanie z określonym rejonem lub państwem są: położenie geograficzne, dostosowana infrastruktura lotniska, reżim prawny, ekonomiczny oraz fiskalny, a także powiązania historyczne, handlowe i kulturowe pomiędzy państwami lub regionami. Komisja Europejska w Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa zauważa, że istnieje znaczne zróżnicowanie intensywności połączeń z portów lotniczych w Europie między głównymi węzłami lotniczymi, które oferują loty do setek miejsc przeznaczenia, a</p>	
--	--	---	---	--

			<p>rynków lotniczych z regionu Europy Zachodniej.</p> <p>Rysunek 11. Dostępność komunikacji lotniczej w Polsce (dane za rok 2019)</p> <p>Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu ACI Europe „Airport Industry Connectivity Report 2019” oraz Eurostat.</p>	<p>małymi regionalnymi lotniskami, czego skutkiem może być znaczne osłabienie konkurencyjności gorzej połączonych miast, regionów lub krajów. Ponieważ jednak proponowane w strategii rozwiązania mają ograniczony potencjał, konieczne jest opracowywanie na poziomie krajowym dalszych propozycji mających na celu zmniejszenie luk w dostępie do usług transportu lotniczego.</p> <p>Region Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzuje się mniejszą liczbą i gorszą jakością połączeń lotniczych w porównaniu z zachodnią częścią UE. Ograniczona podaż usług lotniczych mierzona wskaźnikiem connectivity przekłada się również na ograniczoną skłonność mieszkańców Europy Środkowo-Wschodniej oraz Polski do podróży lotniczych. W 2015 r. na jednego mieszkańca Polski przypadało jedynie 0,7 podróży lotniczych, podczas gdy w krajach zachodnich wskaźnik ten wynosił 2,7. Podobnie jak w przypadku Polski dostępność transportu lotniczego dla mieszkańców CEE jest znacząco niższa niż dla mieszkańców „starej” części Unii Europejskiej. W zakresie business connectivity per capita (wskaźnika connectivity ważonego jakością połączeń - mierzona ich częstotliwością oraz wagą miast, do których dostępne są połączenia, w przeliczeniu na jednego mieszkańca) dysproporcje są analogiczne, a Polska pozostaje pod tym względem jednym z najslabiej skomunikowanych krajów w Europie, nawet wśród państw CEE.</p> <p>Rysunek 1 Dostępność komunikacji lotniczej w UE (dane za 2019 rok)</p>	
--	--	--	--	--	--



Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu ACI Europe „Airport Industry Connectivity Report 2019” oraz Eurostat.

Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponadproporcjonalnego wzrostu oferowania w modelu siatkowym (point-to-point), stosowanym przez graczy niskokosztowych (low-cost carriers, LCC). Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej. Wynika to m.in. z następujących przyczyn:

- siatka największych przewoźników LCC jest skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad 70% całego ich ruchu i pozostaje

				<p>"jednowymiarowa" - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast;</p> <ul style="list-style-type: none">• siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki;• w modelu siatkowym praktycznie wykluczona jest możliwość oferowania lotów międzykontynentalnych, jak również obsługa mniej rozwiniętych rynków krótkodystansowych, tym samym podróże międzykontynentalne są realizowane przez węzły położone poza granicami kraju;• przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwupółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych). <p>Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał jego rozwoju. Polska jest w tym zakresie szczególnie poszkodowana - wskaźnik dostępności komunikacji lotniczej dla Polski jest o 81 punktów procentowych niższy od średniej dla 15 krajów „starej” Unii oraz o 56 punktów procentowych niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Polski rynek lotniczy w dalszym ciągu potrzebuje stymulacji w celu zbliżenia się do bardziej rozwiniętych rynków lotniczych z</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>regionu Europy Zachodniej. Rysunek 2 Dostępność komunikacji lotniczej w Polsce (dane za rok 2019).</p> <p>Rysunek 2 Dostępność komunikacji lotniczej w Polsce (dane za rok 2019)</p> <table border="1"> <caption>Data from Rysunek 2</caption> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Connectivity per capita</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>UE14</td> <td>~1.45</td> </tr> <tr> <td>UE27</td> <td>~1.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>*na tysiąc mieszkańców</p>	Region	Connectivity per capita	UE14	~1.45	UE27	~1.25	
Region	Connectivity per capita										
UE14	~1.45										
UE27	~1.25										
350.	CPK	Strona 104	Rozdział Wpływ CPK na rozwój transportu intermodalnego	Sugerujemy przenieść rozdział pod rozdział Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE.	Uwaga nieuwzględniona. Podrozdział Wpływ CPK na rozwój transportu intermodalnego znajduje się w rozdziale dotyczącym wpływu CPK na rynek.						
351.	CPK	Strona 113	Ostatnim regionem wartym omówienia jest południowo- wschodnia część kraju, gdzie dwa regionalne lotniska w Rzeszowie i Lublinie notują wyniki finansowe oscylujące wokół progu rentowności. Pomimo zbliżonej siatki połączeń oraz podobnych wyników finansowych sytuację lotniska w Rzeszowie należy przy tym uznać za korzystniejszą w	Ostatnim regionem wartym omówienia jest południowo- wschodnia część kraju, gdzie dwa regionalne lotniska w Rzeszowie i Lublinie oferują praktycznie identyczną siatkę połączeń składającą się z około 10 destynacji. Oba lotniska obsługują na tyle małą liczbę podróżnych, że ich wyniki finansowe oscylują blisko progu rentowności.	Uwaga nieuwzględniona. Do udziałowców należy decyzja o utrzymaniu portów regionalnych, jeśli pomimo braku rentowności przynoszą wartość dodaną dla regionu. Polityka Lotnicza nie jest dokumentem, w którym podejmowane są decyzje						

			perspektywie najbliższej dekady ze względu na ścisłe powiązanie portu lotniczego z przemysłem lotniczym umiejscowionym w tzw. „Dolinie Lotniczej” oraz ze względu na istotne znaczenie dla systemu transportowego RP, co zostało wyraźnie podkreślone w Koncepcji CPK.	Są zatem polem dla agresywnej polityki negocjacyjnej przewoźników nisko kosztowych w obszarze opłat lotniskowych i systemu dopłat do lotów w wykonaniu władz regionalnych. W tym kontekście tym bardziej zastanawiający jest plan otwarcie portu lotniczego w pobliskim Radomiu. Podobne pytania o zasadność ekonomiczną utrzymywania nierentownych portów lotniczych można postawić w odniesieniu do portów lotniczych w Łodzi, Szczecinie i Bydgoszczy. Szczególnie interesujące wydaje się być zestawienie wydatków na bieżące utrzymanie ww. lotnisk oraz ich amortyzacji w porównaniu do nakładów potrzebnych na remont lub rozbudowę istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej, która na co dzień nie tylko rozszerzałaby strefę oddziaływania większych portów lotniczych, ale również służyłaby innym celom logistycznym.	co do działalności portów lotniczych
352.	CPK	Strona 204	„W połowie 2021 r. prace nad kolejnymi wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021-2027”	Niezrozumiałe zdanie	Uwaga uwzględniona
353.	CPK	Strona 204	„Najważniejszym elementem całego pakietu z perspektywy realizacji inwestycji na lotniskach istotne jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego”	wykreślić słowo "istotne"	Uwaga uwzględniona.
354.	CPK	Strona 207	" art. 15zzzzl "	Najprawdopodobniej błąd w numerze artykułu	Uwaga nieuwzględniona. Jest to prawidłowy zapis numeru artykułu.
355.	CPK	Strona 204	„m.in. środków w ramach Europejskiego Funduszu na Rzecz Inwestycji Strategicznych (EFSI)”	budowa części lotniskowej Centralnego Portu Komunikacyjnego nie może być finansowana ze środków unijnych ani poprzez inne instrumenty polityki unijnej.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia,

					informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
356.	CPK	Strona 204	„w ramach Polityki Spójności dla portów regionalnych możliwe będzie”	„Politykę Spójności dla portów regionalnych w ramach której możliwe będzie:...:	Uwaga uwzględniona
357.	CPK	Strona 205	„w ramach opracowywanego obecnie Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji możliwe będzie”	„opracowywany Mechanizm Sprawiedliwej Transformacji w ramach którego możliwe będzie:..”	Uwaga uwzględniona
358.	CPK	Strona 205	„w ramach Instrument Łącząc Europę (CEF) możliwe będzie...”	„instrument finansowy „Łącząc Europę” w ramach którego możliwe będzie.”	Uwaga uwzględniona
359.	CPK	Strona 205	„w ramach programu inwestycyjnego „Horyzont Europa” możliwe będzie:”	„program inwestycyjny „Horyzont Europa” w ramach którego możliwe będzie.”	Uwaga uwzględniona
360.	CPK	Strona 205	„w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego możliwe będzie:”	„Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach którego możliwe będzie.”	Uwaga uwzględniona
361.	CPK	Strona 204	„Co do zasady nie przewiduje się bezpośredniego zaangażowania środków finansowych z budżetu centralnego w realizację poszczególnych zadań infrastrukturalnych w lotnictwie.”	Przede wszystkim nie można zakładać, że finansowanie nie będzie z długu publicznego. Sposób klasyfikacji pozycji wydatkowej do budżetu zależy od wyboru źródła finansowania (dotacja vs dokapitalizowanie papierami dłużnymi)	Niezależnie od klasyfikacji pozycji wydatkowej, co do zasady nie przewiduje się środków finansowych z budżetu centralnego na realizację zadań infrastrukturalnych w lotnictwie.
362.	CPK	Informacja do całego dokumentu	Rozdziały dot. prognoz lotniczych zostaną zaktualizowane oraz przesłane w osobnym dokumencie. Wszelkie powiązania z tymi rozdziałami również zostaną zaktualizowane.	Rozdziały dot. prognoz lotniczych zostaną zaktualizowane oraz przesłane w osobnym dokumencie. Wszelkie powiązania z tymi rozdziałami również zostaną poprawione.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości
363.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cały dokument		<i>Propozycja ujednoczenia oznaczenia waluty euro, np. EUR.</i>	Uwzględniono uwagę
364.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cały dokument		<i>Propozycja ujednoczenia nazw portów lotniczych</i>	Uwaga uwzględniona
365.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cały dokument		<i>Propozycja aktualizacji danych statystycznych o aktualnie dostępne</i>	Uwaga uwzględniona, dane zostaną zaktualizowane, tam gdzie będzie to możliwe.

366.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cały dokument		Proponuje się w odniesieniu do LCC stosowanie nazewnictwa: przewoźnicy niskokosztowi, tak, jak na stronie 37 dokumentu (na stronie 37 przy odniesieniu do LCC jest zapis: „...zwanym dalej LCC.” – skrót ten używany jest również we wcześniejszych akapitach dokumentu).	Nie uwzględniono uwagi, ponieważ w Liście skrótów znajduje się wyjaśnienie skróty LCC.
367.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Spis treści	W spisie treści ujęto: „Systemy łączności (COM), Infrastruktura nawigacyjna (NAV), NIE ujęto natomiast „Systemy dozoru (SUR)”	Propozycja dodania śródtytułu: „Systemy dozoru (SUR)” do spisu treści	Uwzględniono uwagę
368.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 5	Jest: ACC (Area Control Centre) - Kontrola obszaru	<i>Powinno być:</i> ACC (Area Control Centre) – Służba kontroli obszaru	Uwzględniono uwagę
369.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 5	Jest: ATF-C-M (Air Traffic Flow and Capacity Management) - Zarządzanie przepływem/natężeniem i przepustowością ruchu lotniczego	<i>Powinno być:</i> ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management) - Zarządzanie przepływem/natężeniem i przepustowością ruchu lotniczego	Uwzględniono uwagę
370.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 6	Jest: FIS (Flight Information Services) - Służba informacji powietrznej	<i>Powinno być:</i> FIS (Flight Information Services) - Służba informacji powietrznej	Uwzględniono uwagę
371.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 6	Jest: CNS (Communication, Navigation and Surveillance) - Komunikacja, nawigacja i dozoru	<i>Powinno być:</i> CNS (Communication, Navigation and Surveillance) - Łączność, nawigacja i dozoru.	Uwzględniono uwagę
372.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 6	DMAN (Departure Management)	<i>Powinno być :</i> <i>DMAN (Departure Manager).</i>	Uwzględniono uwagę
373.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str.	Jest: DME (Distance measuring equipment) - Radioodległościomierz / Konwencjonalny	<i>Powinno być:</i> DME (Distance measuring equipment) - Radioodległościomierz lotniczy.	Uwzględniono uwagę

		6	naziemny system wspomagający nawigację statku powietrznego		
374.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 6	Jest: DVOR/DME (Doppler VHF Omni-directional Range /Distance Measuring Equipment) – Radiolatarnia DVOR/DME	<i>Powinno być:</i> DVOR (Doppler VHF Omni-directional Range) – Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF z efektem Dopplera.	Uwzględniono uwagę
375.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 6	Jest: EGNOS (European geostationary navigation overlay service) - Europejski satelitarny system wspomagania	<i>Powinno być:</i> EGNOS (European geostationary navigation overlay service) - Europejski system wspomagający typu SBAS.	Uwzględniono uwagę
376.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: IFR (Instrument Flight Rules) - Przepisy dla lotów według wskazań przyrządów	<i>Powinno być zapisane od nowej linijki</i>	Nie uwzględniono uwagi. Zapis w dokumencie jest prawidłowy.
377.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: LCC (Low Cost Carrier – LCC) - tani przewoźnicy	<i>Powinno być:</i> LCC (Low Cost Carrier – LCC) – przewoźnicy niskokosztowi	Uwzględniono uwagę
378.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: GAST (GBAS Approach Service Type) - Rodzaj podejścia do lądowania w oparciu o GBAS	<i>Powinno być:</i> GAST (GBAS Approach Service Type) – Typ usługi podejścia do lądowania w oparciu o GBAS.	Uwzględniono uwagę
379.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: GBAS (Ground Based Augmentation System) - System wspomagający lądowanie z wykorzystaniem systemów GNSS oparty na urządzeniach naziemnych	<i>Powinno być:</i> GBAS (Ground Based Augmentation System) – Naziemny system wspomagający GNSS przeznaczony do lądowania.	Uwzględniono uwagę
380.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: GLONASS (Global Navigation Satellite System) - Rosyjski globalny system nawigacji satelitarnej	<i>Powinno być:</i> GLONASS (Global Navigation Satellite System) – nazwa podstawowej konstelacji satelitarnej rozwijanej przez Federację Rosyjską.	Uwzględniono uwagę
381.	Polska Agencja Żeglugi	Lista	Jest: GNSS – GALILEO (global navigation	<i>Powinno być:</i> GALILEO – nazwa podstawowej konstelacji	Uwzględniono uwagę

	Powietrznej	skrótów, str. 7	satellite system GALILEO) - Globalny system nawigacji satelitarnej GALILEO rozwijany przez Unię Europejską	satelitarnej rozwijanej przez Unię Europejską.	
382.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: GPS (Global Positioning System) – Globalny system pozycyjny - System nawigacji satelitarnej	<i>Powinno być:</i> GPS (Global Positioning System) – Globalny system pozycyjny – nazwa podstawowej konstelacji satelitarnej rozwijanej przez USA.	Uwzględniono uwagę
383.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: LNAV (Lateral navigation) - Nawigacja boczna/azymutalna	<i>Powinno być:</i> LNAV (Lateral navigation) - Nawigacja boczna/azymutalna – nazwa minimum operacyjnego dla operacji lądowania bez prowadzenia pionowego, opartych o GNSS.	Uwzględniono uwagę
384.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 7	Jest: LPV (Localizer performance with vertical guidance) - Dokładność radiolatarni kierunku z prowadzeniem pionowym	<i>Powinno być:</i> LPV – (Localizer Performance with Vertical guidance) – dokładność/jakość radiolatarni kierunku ILS z prowadzeniem pionowym – nazwa minimum operacyjnego dla podejść do lądowania opartych o GNSS z wykorzystaniem technologii SBAS; używana także w sensie typu procedury podejścia do lądowania (podobnie jak APV).	Uwzględniono uwagę
385.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lista skrótów, str. 8	Jest: RNAV – (Area Navigation) - Nawigacja obszarowa	<i>Powinno być:</i> RNAV – (Area Navigation) - Nawigacja obszarowa; metoda nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych <u>po dowolnym, określonym torze lotu</u> (nie związanym z lokalizacją urządzeń radionawigacyjnych) pozostającym w <u>zasięgu systemu urządzeń nawigacyjnych</u> lub w granicach możliwości urządzeń autonomicznych albo przy zastosowaniu kombinacji tych urządzeń; także wyróżnik specyfikacji nawigacyjnej używany najczęściej z parametrem dokładności (np. RNAV 5 – specyfikacja RNAV z dokładnością ± 5 NM).	Uwzględniono uwagę
386.	Polska Agencja		Jest:	<i>Powinno być:</i>	Uwaga uwzględniona

	Żegluga Powietrznej	Lista skrótów, str. 8	RNP (Required Navigation Performance) - Wymagane charakterystyki nawigacyjne	RNP (Required Navigation Performance) – wymagana charakterystyka nawigacyjna; także wyróżnik specyfikacji nawigacyjnej (jeśli użyty w połączeniu ze wskaźnikiem dokładności, np. RNP 1, oznacza specyfikację RNP z dokładnością ± 1 NM).	
387.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Lista skrótów, str. 8	Jest: SBAS (Satellite Based Augmentation System) - System wspomaganie bazujący na wyposażeniu satelitarnym, system wspomaganie satelitarnego zwiększający precyzję i dokładność pomiarów przeprowadzanych z wykorzystaniem GNSS	<i>Powinno być:</i> SBAS (Satellite Based Augmentation System) – Satelitarny system wspomagający GNSS	Uwaga uwzględniona
388.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Lista skrótów, str. 9	Jest: VNAV (Vertical navigation) - Nawigacja w płaszczyźnie pionowej	<i>Powinno być:</i> VNAV (Vertical navigation) - Nawigacja w płaszczyźnie pionowej; skrót użyty w kombinacji LNAV/VNAV – oznacza nazwę minimum operacyjnego dla operacji z prowadzeniem poziomym i pionowym opartych o GNSS.	Uwaga uwzględniona
389.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Lista skrótów, str. 9	TMA (Terminal control area) - Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk TEN-T (Trans-European Transport Network) - Transeuropejska Sieć Transportowa	Rozwinięcie skrótu TMA to: „Terminal MANOEUVRING Area.” Pojęcie „Terminal Control Area” należy do terminologii FAA, nie ICAO.	Uwaga uwzględniona
390.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Uwagi wstępne, str.11	W niniejszym dokumencie duży nacisk położony został na wzmocnienie innowacyjności polskiego lotnictwa: badań, rozwoju i wdrożenia nowoczesnych technologii. Takie podejście jest zgodne z formułą Programu SESAR, stanowiącym technologiczny komponent Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), oraz z kierunkiem wskazanym w Centralnym Planie Zarządzania Ruchem	Proponujemy uwzględnienie następującego zapisu: Z perspektywy Agencji w Polityce należy zawrzeć konieczność dbałości o własną infrastrukturę krytyczną niezbędną dla rozwoju gospodarki i obronności państwa. Dopiero wprowadzenie tego wymogu pozwoli Agencji z jednej strony na konsolidację systemów ATM (zgodnie z założeniami SES),	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja zapisu jest niejasna.

			Lotniczym w Europie (European ATM Master Plan). To właśnie z koncepcji SES wynikają szczególnie istotne elementy niniejszej Polityki, definiujące kierunki działań w zakresie usprawnienia skoordynowanego wdrożenia nowoczesnych rozwiązań infrastrukturalnych, a także zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego.	z drugiej zaś na stworzenie i utrzymanie jednego z podstawowych europejskich centrów przetwarzania danych (ADSP) w Polsce.	
391.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wstęp, str.12	Polityka państwa wobec lotniczego sektora gospodarki Polski po raz pierwszy w odpowiednio szerokim i usystematyzowanym ujęciu została wyrażona w „Programie Rozwoju sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych”, zwanym dalej „PRSLiLUN”(…)	<i>Korekta redakcyjna:</i> Polityka państwa wobec lotniczego sektora gospodarki Polski po raz pierwszy w odpowiednio szerokim i usystematyzowanym ujęciu została wyrażona w „Programie Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych”, zwanym dalej „PRSLiLUN” (...)	Uwzględniono uwagę
392.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wstęp, str. 15	Dynamika sytuacji spowodowała, że podejmowanie prób określenia horyzontu czasowego odtworzenia się rynku lotniczego do poziomu sprzed pandemii COVID-19 była bezprzedmiotowa, ze względu na znaczącą liczbę losowych i niezależnych czynników (nie tylko epidemiologicznych, ale również politycznych, ekonomicznych i gospodarczych, a w pierwszej kolejności społecznych), determinujących czas i profil trendu odbudowy rynku lotniczego.	<i>Korekta redakcyjna:</i> Dynamika sytuacji spowodowała, że podejmowanie prób określenia horyzontu czasowego odtworzenia się rynku lotniczego do poziomu sprzed pandemii COVID-19 było bezprzedmiotowe, ze względu na znaczącą liczbę losowych i niezależnych czynników (nie tylko epidemiologicznych, ale również politycznych, ekonomicznych i gospodarczych, a w pierwszej kolejności społecznych) determinujących czas i profil trendu odbudowy rynku lotniczego.	Uwzględniono uwagę
393.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wstęp, str. 15	Do czasu zakończenia prac nad Polityką lotniczą nie było możliwe określenie przedziału czasu, w którym nastąpi powrót branży lotniczej do funkcjonowania na	<i>Propozycja usunięcia niespójności:</i> We Wstępie wskazano, że potrwa to 4 lata.	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.

			poziomie i w skali sprzed wybuchu pandemii COVID-19. Dynamika sytuacji spowodowała, że podejmowanie prób określenia horyzontu czasowego odtworzenia się rynku lotniczego do poziomu sprzed pandemii COVID-19 była bezprzedmiotowa ze względu na znaczącą liczbę losowych i niezależnych czynników (nie tylko epidemiologicznych, ale również politycznych, ekonomicznych i gospodarczych, a w pierwszej kolejności społecznych), determinujących czas i profil trendu odbudowy rynku lotniczego		
394.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<i>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)”, str. 17</i>	Zapewnienie właściwych warunków dla rozwoju branży lotniczej jest niezwykle ważne w kontekście oddziaływania tego rodzaju	<i>Korekta językowa i merytoryczna: zdanie niedokończone – proponuje się dokończenie zdania zgodnie z wersją dokumentu ze stycznia br.:</i> Zapewnienie właściwych warunków dla rozwoju branży lotniczej jest niezwykle ważne w kontekście oddziaływania tego rodzaju transportu na gospodarkę w sposób bezpośredni, pośredni, indukowany oraz katalityczny.	Uwagę uwzględniono
395.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<i>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)”, str. 18</i>	<ul style="list-style-type: none"> zapewnienia odpowiedniej przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez dążenie do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną 	<i>Korekta merytoryczna: proponuje się zapis o poniższej treści:</i> <ul style="list-style-type: none"> zapewnienia odpowiedniej pojemności przestrzeni powietrznej poprzez dążenie do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną 	Uwagę uwzględniono
396.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w	Niezależnie od istoty priorytetowych działań związanych z rozwojem lotnisk i przewoźników lotniczych w Polsce należy podkreślić warunek konieczny powodzenia	<i>Proponuje się dodanie frazy:</i> Polityki Lotniczej – sprawność operacyjną oraz stabilności finansowej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej	Uwzględniono uwagę

		Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)” str. 19	Polityki Lotniczej – sprawność operacyjną instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.		
397.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Umiejscowienie Polityki w systemie krajowych dokumentów strategicznych, str. 23	Funkcję średniookresowej strategii rozwoju kraju pełni obecnie Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), zaś zasadniczą strategią dotyczącą obszaru transportu jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030	<i>Korekta edytorska i językowa:</i> Funkcję średniookresowej strategii rozwoju kraju pełni obecnie Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), zaś zasadniczą strategią dotyczącą obszaru transportu jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030r.	Uwzględniono uwagę
398.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 30	Europa jest drugim największym rynkiem po Azji.	Na str. 28 wskazano, że Europa jest trzecim największym rynkiem. Należy uspoźnić.	Uwzględniono uwagę
399.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 31	Pomimo niskiego udziału procentowego (około 1 proc.) w wolumenie transportu, odpowiada dziś za 35% wartości transportowanych dóbr.	Powtórzenie zdania	Uwzględniono uwagę
400.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 31	W podziale na regiony Europa jest drugim najbardziej ruchliwym obszarem cargo lotniczego w Azji – podobnie jak w przypadku ruchu pasażerskiego,	Na str. 28 wskazano, że Europa jest trzecim największym rynkiem.	Uwzględniono uwagę
401.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 32	Istotną rolę na rynku odgrywają bowiem tani przewoźnicy (Low Cost Carrier – LCC).	Sugeruje się zastąpić sformułowanie „tani przewoźnicy” sformułowaniem: „przewoźnicy niskokosztowi”.	Uwzględniono uwagę
402.	Polska Agencja	Rysunek 8.		Nie wskazany jest rok, którego dotyczy	Uwaga w trakcie analizy – ze

	Żegluga Powietrznej	Podział rynku przewozów lotniczych w Europie ze względu na kategorię Str.33		wykres. Proponowany zapis: „Tanie loty oferowane przez przewoźników niskokosztowych (LCC)...”. Kategoria „Niezaplanowane” prawdopodobnie dotyczy lotów czarterowych i takie nazewnictwo stosowane jest w dokumencie – proponuje się zmianę opisu w legendzie wykresu z „Niezaplanowane” na „Czarterowe”. Proponuje się zmianę opisu w legendzie wykresu z „Klasa business” na „Biznesowe”.	względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
403.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 34	Tabela 1. Największe porty lotnicze w Europie w 2019 pod względem liczby pasażerów.	W pozycji nr 7 (lotnisko Stambuł) należy skorygować wartość wzrostu r/r (jest 55126,1%).	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
404.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Ogólna sytuacja rynku lotniczego UE, str. 37	Jedną z przyczyn drastycznym dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponadproporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-to-point) stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC.	Sugeruje się zmianę sformułowania „w modelu siatkowym” na „w modelu sieciowym”. Dodatkowo, LCC przyczyniły się do wzrostu <i>connectivity</i> i wzrostu liczby podróży lotniczych na mieszkańca.	Uwaga uwzględniona.
405.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 39	Polska gospodarka odnotowała silny wzrost gospodarczy w ciągu ostatnich 24 lat. W tym czasie wzrost stale przewyższał średni wzrost całej gospodarki UE niemal dwukrotnie (4,2% w stosunku do 1,9%). Wzrost gospodarczy wykazał także większą odporność podczas ogólnoswiatowego kryzysu finansowo-gospodarczego w latach 2007–2009 w porównaniu z gospodarkami innych krajów UE. W przeciwieństwie do	Akapit zawiera liczne powtórzenia	Uwzględniono uwagę

			średniej europejskiej, gospodarka Polski nie załamała się podczas kryzysu, nadal rosnąc w latach 2008–2013.		
406.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 45	Ogólnie wzrost w ruchu powietrznym był wolniejszy od wzrostu całkowitej liczby pasażerów w ostatniej dekadzie, wynosząc 2,2% w ujęciu rocznym w porównaniu ze wzrostem ogólnej liczby pasażerów na poziomie 6,8%.	Należy zastąpić słowo „powietrznym” słowem „lotniczym”.	Uwzględniono uwagę
407.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strony: 45; 47; 50; 51; 114; 121; Rys. 23	Nisko kosztowe (w różnych odmianach)	<i>Korekta językowa:</i> Niskokosztowe, niskokosztowych itd.	Uwzględniono uwagę
408.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 47	W latach 2004–2007 Lotnisko Chopina w Warszawie skorzystało w znacznym stopniu z wejścia na rynek linii Wizz Air, która rozpoczęła działalność w 2004 r. i natychmiast utworzyła na Lotnisku Chopina w Warszawie jedną ze swoich głównych baz.	Główną bazą przewoźnika Wizz Air jest lotnisko Katowice-Pyrzowice, a do Warszawy przewoźnik wszedł po otwarciu kilkudziesięciu tras z Katowic.	Uwaga częściowo uwzględniona.
409.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 48 pkt 3	Przerwała ona swojej działalności w marcu 2015 r.	<i>Korekta redakcyjna:</i> Przerwała ona swoją działalność w marcu 2015 r.	Uwzględniono uwagę
410.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 51	Silny wzrost odnotowywany od 2016 r. przez Polskie Linie Lotnicze LOT wpłynął bardzo korzystnie na rozwój przewozów międzynarodowych na Lotnisku Chopina w Warszawie, dzięki czemu uzyskano wzrost CAGR na poziomie 16,8% w latach 2015 – 2018.	Czy silny wzrost przewozów Wizz Air nie miał takiego wpływu?	Uwaga uwzględniona.
411.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str.	Rysunek 28. Zmiana przepustowości połączeń międzynarodowych w liniach niskokosztowych na Lotnisku Chopina w	Wymieniony na rysunku przewoźnik Air Baltic nie jest przewoźnikiem niskokosztowym.	Uwaga nieuwzględniona. Linie lotnicze Air Baltic to narodowy przewoźnik Łotwy,

		52	Warszawie 2006–2019 – % wszystkich miejsc oferowanych przez tanie linie		prowadzący swoją działalność na zasadach tanich linii lotniczych.
412.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 55	Duże komercyjne porty lotnicze w Polsce z reguły przejmują większość odpowiadającego im rynku cargo w porównaniu z małymi portami. Istnieje tylko pięć lotnisk o istotnym udziale transportu powietrznego cargo: w Warszawie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie.	Zdanie zawiera niespójności względem akapitu powyżej.	Uwaga częściowo uwzględniona.
413.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 55	Rysunek 33. Zmiany w ruchu lotniczym cargo na głównych lotniskach – wolumen w tysiącach ton (2008–2018)	Sugerowana zmiana słowa „ruchu” na słowo „przewozie”.	Uwzględniono uwagę.
414.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 55	Trzy największe lotniska cargo w Polsce (Warszawa, Katowice i Gdańsk) obsłużyły 99% całkowitego lotniczego transportu towarowego.	Trzy akapity powyżej jest następujący zapis: „Głównymi węzłami transportu lotniczego towarów w Polsce są Warszawa, Katowice i Gdańsk. Te trzy porty lotnicze odpowiadają za 95% całego wolumenu cargo w Polsce.” – sugerowane jest uspoźnienie informacji o udziale w rynku. Ponadto brakuje informacji, w jakim okresie trzy największe lotniska cargo w Polsce (Warszawa, Katowice i Gdańsk) obsłużyły 99 % całkowitego lotniczego transportu towarowego.	Uwaga uwzględniona.
415.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek lotniczy w Polsce, str. 56	Rozszerzenie floty o zamówione statki powietrzne B787-9 i B737 MAX pozwoli zwiększyć zdolności transportu długodystansowego w ładowniach samolotów pasażerskich, w tym obsługę połączeń do destynacji na innych kontynentach np. w Azji i Stanach Zjednoczonych	Statek powietrzny B737 MAX nie jest samolotem długodystansowym z potencjałem przewożenia znacznej masy CARGO.	Uwaga częściowo uwzględniona.
416.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu	Zadania zapewnienia bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej,	Sugeruje się zastąpienie zdania poniższym sformułowaniem: Zadania zapewnienia bezpiecznej, ciągłej,	Uwzględniono uwagę

		lotniczego str. 56 Żegluga powietrzna	stanowiącej część jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej realizuje PAŻP.	płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, stanowiącej część jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w najszerszym zakresie realizuje PAŻP.	
417.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. 56 Żegluga powietrzna	Żegluga powietrzna	Obszar żeglugi powietrznej został potraktowany bardzo pobieżnie. Wymieniono kilka wdrożonych/realizowanych projektów, ale pominięto informację np. o udziale PAŻP we wdrażaniu iTEC czy działalności Agencji w obszarze rozwoju nowego sektora gospodarki - UTM. W tej części dokumentu (niejako wprowadzającym do obszaru ATM) pominięto, choćby na zasadzie wypunktowania, opis wyzwań, jakie stoją przed ATM: realizacja działań ATM MP, digitalizacja, działania prośrodowiskowe, obowiązkowe wdrożenia infrastruktury technicznej i działań operacyjnych zgodnych z rozporządzeniem KE 716/2014 ws. Pilot Common Project, a od lutego 2021 r. z rozporządzeniem KE 2021/116 ws. Common Project 1.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja ma charakter zbyt szczegółowy dla tego rozdziału, który jest wprowadzający w zagadnienie Żeglugi powietrznej, szczegółowo rozpisanej w dalszej części dokumentu.
418.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. 56 - 57 Żegluga powietrzna	PAŻP jest certyfikowana przez ULC i wyznaczona przez ministra właściwego ds. transportu, zgodnie z prawem unijnym oraz polskim jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, wypełniając zarówno zobowiązania państwa z tytułu Konwencji Chicagowskiej jak i prawa UE, zapewniając jednocześnie służby lotnictwu operacyjnemu, zgodnie z wymaganiami Ministerstwa Obrony Narodowej i standardami NATO.	Właśnie z powodu realizacji zadań w imieniu Państwa, również starania o zachowanie w rękach PAŻP krytycznej infrastruktury ATM i stworzenie jednego z centrów ADSP przyszłego europejskiego systemu ATM są częścią zadań Państwa i powinny mieć swoją podstawę w Polityce Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce.	Uwaga uwzględniona.
419.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu	PAŻP jest państwową osobą prawną, jednostką sektora finansów publicznych, która swoją podstawową działalność	PAŻP jest państwową osobą prawną, jednostką sektora finansów publicznych, która swoją podstawową działalność	Uwzględniono uwagę

		lotniczego str. 57 Żegluga powietrzna	finansuje z opłat nawigacyjnych wpłacanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej.	finansuje w zdecydowanej większości z opłat nawigacyjnych wpłacanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej.	
420.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. 57 Żegluga powietrzna	2019 r. Agencja obsłużyła prawie milion przelotów tranzytowych, dolotów do lotnisk oraz startów i lądowań, a informatorzy Służby Informacji Powietrznej (FIS) nadzorowali blisko 260 tys. operacji lotniczych wykonywanych w ramach lotnictwa ogólnego – General Aviation, zwanego dalej „GA”, w przestrzeni niekontrolowanej	Pojęcie General Aviation zostało już wyjaśnione w słowniczku stąd sugeruje się usunąć sformułowanie: „zwanego dalej „GA””.	Nie uwzględniono uwagi.
421.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. 58 Żegluga powietrzna	Jednak lotniskowa służba informacji powietrznej, wchodząca w skład służby ruchu lotniczego, może być zapewniana także przez inne podmioty.	Sugeruje się zastąpić „może być zapewniana” sformułowaniem: „jest zapewniana”.	Uwzględniono uwagę
422.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Diagnoza stanu transportu lotniczego str. 58 Żegluga powietrzna	Zgodnie z decyzjami ministra właściwego do spraw transportu obecnie wyznaczenia w zakresie AFIS posiadają Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Centrum Usług Logistycznych Warszawa Babice, Lotnisko Mielec Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Sugeruje się usunięcie „Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.”.	Uwzględniono uwagę.
423.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 60	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce	W aspekcie personelu ATSEP w kolumnie Słabe strony po: niewystarczające powiązanie lotnisk z siecią transportu drogowego i kolejowego, dodać – Trudność w pozyskaniu przez PAŻP wysoko wykwalifikowanego personelu ATSEP - konkurencja płacowa w obszarze teleinformatyki i informatyki.	Uwzględniono uwagę

424.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 60	Słabe strony: braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią COVID-19)	Przepustowości czasowo mogło brakować tylko na jednym lotnisku regionalnym, pozostałe posiadały zapas.	Uwaga nieuwzględniona. Z analizy dostępnych danych wynika, iż niektóre z portów lotniczych zbliżyły się do granic przepustowości.
425.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 60	trudna sytuacja finansowa zarządzających lotniskami oraz przewoźników (przewozów pasażerskich) i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w związku z pandemią COVID-19 oraz wstrzymaniem realizacji inwestycji w rozwój infrastruktury lotniskowej	Po słowie „wstrzymaniem” sugeruje się dodanie słowa „części” – PL Gdańsk-rozbudowuje terminal, Wrocław i Katowice podtrzymują plany inwestycyjne, w Krakowie inwestycja wstrzymana z innych powodów, Szymany inwestują.	Uwzględniono uwagę
426.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 63	Do głównych szans rozwoju dla polskiego rynku transportu lotniczego można zaliczyć dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w Polsce połączony w dalszym ciągu z dużym popytem na przewozy lotnicze oraz inwestycje w infrastrukturę lotniczą jako czynnik rozwoju gospodarczego kraju i regionów	Przed słowem „dynamiczny” sugeruje się dodać „historycznie”.	Uwzględniono uwagę
427.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 61	Mocne strony	Dodać: wdrożenie AFUA - nowoczesne i elastyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną	Uwzględniono uwagę

428.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 61	Wdrażanie najnowszych rozwiązań technologicznych w żegludze powietrznej	Słabą stroną jest również brak świadomości znaczenia infrastruktury żeglugi powietrznej jako krajowej infrastruktury krytycznej.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na ogólny charakter dokumentu.
429.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 63	Zagrożenia, ale też Szanse	Dodać: wzrost kosztów po potencjalnym objęciu branży lotniczej handlem uprawnieniami do emisji lub mechanizmem kompensacji i redukcji dwutlenku węgla dla lotnictwa międzynarodowego CORSIA	Uwaga uwzględniona
430.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 63	Zagrożenia	Dodać: Polska traci przewagę konkurencyjną w rozwoju koncepcji U-Space – obecnie system taki jak wdrożono dla największych lotnisk w Polsce, Szwajcaria posiada dla całego kraju <u>Uzasadnienie - porównaj www.swissuspace.ch oraz https://sfo.skyguide.ch/operator/requests</u>	Uwaga uwzględniona. MI nie przychyliła się do dodania przypisu w zaproponowanej formie. W ocenie MI można rozważyć dodanie w treści dokumentu przypisu informującego, że koncepcja U-Space jest już wdrażana m.in. w Szwajcarii
431.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce, str. 63	Szanse: aktywny udział w tworzeniu oraz implementacja nowych rozwiązań technologicznych w ramach SESAR przez PAŻP w obszarze nawigacji	<i>Korekta merytoryczna:</i> Proponuje się zamienić na: aktywny udział w tworzeniu oraz implementacja nowych rozwiązań technologicznych w ramach SESAR przez PAŻP w obszarze ATM/CNS	Uwzględniono uwagę
432.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych, str. 65	W perspektywie średniookresowej spodziewać się należy dalszego, ale znacznie wolniejszego niż w najbliższych latach, wzrostu ruchu lotniczego. Zmniejszone tempo wzrostu będzie skorelowane z przejściowymi ograniczeniami podażowymi usług	Kilka akapitów wcześniej stwierdzono, że ponowne opracowanie prognoz w trakcie pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.	Uwaga uwzględniona

			lotniczych w Polsce oraz na kontynencie europejskim, a ponadto kwestiami związanymi z dostępem do infrastruktury lotniskowej, polityką klimatyczną, ochroną przed hałasem		
433.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Prognozy ruchu opracowane przez IATA, str. 66	Cały rozdział - Prognozy ruchu opracowane przez IATA.	Z uwagi na fakt, że zbyt wiele czynników zarówno w branży lotniczej jak i całej gospodarce uległo zmianie, sugeruje się odstępianie od bazowania na przedstawionych prognozach IATA.	Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
434.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Prognozy ruchu opracowane przez IATA, str. 66	W sierpniu 2020r. odnotowano podobny ruch lotnictwa biznesowego jak w sierpniu 2019r.	Z uwagi na to, że sierpień jest miesiącem urlopów, kiedy to zazwyczaj nie ma podróży służbowych proponuje się podanie innego miesiąca dla zobrazowania zmian w ruchu biznesowym.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
435.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Prognozy ruchu opracowane przez IATA, str. 66	Zgodnie ze scenariuszem „z CPK” niedostateczna przepustowość będzie wstrzymywać plany rozwoju do 2023 r. oraz rozwój infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie	Zdanie niezrozumiałe	Uwaga uwzględniona.
436.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Prognozy ruchu opracowane przez IATA, str. 73	Rozwój CPK od roku 2028 ma spowodować przyrost 10 mln pasażerów w roku 2028, która to liczba wzrośnie do 15,6 mln pasażerów w 2060 roku.	Sugeruje się dopisanie, że twierdzenie to wynika z rys. 43.	Uwaga uwzględniona.
437.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe	Rozwój infrastruktury RDO Zdolność obsługi 3 mln pasażerów rocznie od lata 2021 r	Wymaga aktualizacji w zakresie operacyjnego uruchomienia lotniska w Radomiu.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

		scenariusze referencyjne) - założenia ogólne str. 69			
438.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku Możliwe scenariusze rozwoju ruchu dla Polski na podstawie prognozy IATA i Eurocontrol Strony 85-90 (odniesienie również na stronie 10)		Należy rozważyć możliwość wykorzystania w dokumencie najbardziej aktualnej prognozy EUROCONTROL z maja 2021 roku – EUROCONTROL Four-Year Forecast 2021-2024 (zastępującej prognozę z listopada 2020 roku).	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
439.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku		Wymagana korekta dotycząca tytułu rysunku. Wykres wskazuje rzeczywiste oraz szacowane odchylenie w okresie styczeń 2020 – luty 2021, do czego nie odnosi się aktualny tytuł.	Uwzględniono uwagę

		Rysunek 59. Scenariusze powrotu do ruchu z 2019 roku – według EUROCONTROL, str. 86			
440.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str.86	Rysunek 59. Scenariusze powrotu do ruchu z 2019 roku – według EUROCONTROL.	Ewentualnie dodać: ww. rysunek z aktualizacją prognozy EUROCONTROL z maja 2021 r.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
441.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 87	Poniższy przedstawia trzy scenariusze dotyczące rozwoju liczby operacji lotniczych w Polsce.	Po słowie „Poniższy” sugeruje się wstawienie słowa „wykres”.	Uwzględniono uwagę
442.	Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 87	Kluczowe znaczenie dla odbudowy rynku lotniczego w Polsce będzie miała zarówno sytuacja finansowa jak i oraz strategia Polskiej Grupy Lotniczej/ PPL LOT.	<i>Korekta językowa:</i> Kluczowe znaczenie dla odbudowy rynku lotniczego w Polsce będzie miała zarówno sytuacja finansowa, jak i strategia Polskiej Grupy Lotniczej/ PPL LOT.	Uwzględniono uwagę
443.	Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii	Można założyć, że pozostali dwaj przewoźnicy (Ryanair, WizzAir) z	<i>Korekta językowa:</i>	Uwzględniono uwagę

		COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 87	największym udziałem w rynku, będą w stanie dość elastycznie wrócić do oferty połączeń z przed kryzysu Covid 19.	Można założyć, że pozostali dwaj przewoźnicy (Ryanair, WizzAir) z największym udziałem w rynku będą w stanie dość elastycznie wrócić do oferty połączeń sprzed kryzysu Covid 19.	
444.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 87	„Powyższe statystyki, to statystyki dla wszystkich Państw zrzeszonych w EUROCONTROL.”	Proponowany zapis: „Powyższe statystyki obejmują obszar ECAC.” – zgodnie z informacją na wykresie.	Uwzględniono uwagę
445.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 89	Zakładając zastosowanie współczynników wzrostu rocznego z okresu objętego prognozą EUROCONTROL (do roku 2024) ruch lotniczy w Polsce nie powróci do poziomu z roku 2019. Zastosowano zatem średni współczynnik - wynikający ze średniej wartości współczynników wzrostu podanych przez EUROCONTROL dla Polski na lata 2021-2024 - wzrostu rocznego na poziomie 16% do czasu przywrócenia ruchu. W ten sposób w roku 2026 liczba operacji w kraju przybliży się do liczby operacji z roku 2019 i równa będzie ok. 400 tysięcy. W latach 2027-2060, po odnowieniu ruchu, skumulowany roczny wskaźnik wzrostu CAGR przyjmuje wartość 1,53%, a liczba operacji osiąga wartość ok. 700 tysięcy w ostatnim roku estymacji.	Sugeruje się ujednolicone podejście do przedstawianych wartości (operacje startu/ lądowania oraz liczba operacji w FIR EPWW) i wskazanie, jakie wartości, czego dotyczą,	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
446.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek	Aktualna konfiguracja dróg startowych polskich lotnisk ogranicza zdolność portów lotniczych do obsługi rosnącego ruchu lotniczego.	Brak jest dowodów na tezę odnoszącą się do wszystkich lotnisk.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po

		lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 91			rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
447.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 91	Niemożliwością zaś jest jakkolwiek istotny rozwój lotniczych przewozów towarowych, w sytuacji gdy infrastruktura cargo o ograniczonej przepustowości utrudnia działalność.	W Warszawie, Katowicach i Gdańsku otwarto nowe terminale cargo – brak dowodów na postawioną tezę.	Uwaga uwzględniona.
448.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 94 Infrastruktura lotniskowa, str.135/136	Klasyfikacja lotnisk	Zasadne byłoby ujednoczenie klasyfikacji lotnisk w dokumencie.	Uwaga nieuwzględniona. Podział lotnisk wynika z dwóch różnych kategorii.
449.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 94	rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności – Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.	Wymaga preredagowania. Zapis sugeruje, że lotniska: Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom należą do sieci TEN-T. Proponuje się wyłącznie pozostałych portów lotniczych dopełniających białe plamy lotniczej dostępności do odrębnego podpunktu w ramach punktu 1. „Sieć podstawowa: • porty lotnicze dla Warszawy, w tym docelowo CPK – Warszawa, Modlin; • wiodące regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław; • rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz;	Uwaga nieuwzględniona. Zapis nie sugeruje, że wymienione lotniska należą do sieci TEN-T.

				<ul style="list-style-type: none"> • pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności – Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.” 	
450.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<p><i>Kierunki interwencji polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)</i></p> <p><i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 96</i></p>	Porty lotnicze obsługują największe (po Warszawie) aglomeracje w Polsce posiadają istotny potencjał do obsługi znacznej liczby pasażerów rocznie.	<p><i>Korekta językowa:</i></p> <p>Porty lotnicze obsługujące największe (po Warszawie) aglomeracje w Polsce posiadają istotny potencjał do obsługi znacznie większej liczby pasażerów rocznie.</p>	Uwzględniono uwagę
451.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	<p><i>Kierunki interwencji polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)</i></p> <p><i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 96</i></p>	Wiele portów lotniczych posiada duży wpływ na potencjał gospodarczy regionu, co wraz z rozszerzeniem oferty połączeń lotniczych, może poza bogatą siatką połączeń point-to-point wygenerować masę krytyczną niezbędną do wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego.	<p><i>Korekta językowa:</i></p> <p>Wiele portów lotniczych posiada duży wpływ na potencjał gospodarczy regionu, co wraz z rozszerzeniem oferty połączeń lotniczych, może, poza bogatą siatką połączeń point-to-point, wygenerować masę krytyczną niezbędną do wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego.</p>	Uwzględniono uwagę
452.	Polska Agencja Żeglugi	Koncepcja Centralnego	Wskazane kraje cechują nie tylko podobne doświadczenia historyczne i polityczne ale,	<i>Korekta językowa:</i>	Uwzględniono uwagę

	Powietrznej	Portu Komunikacyjnego, str. 97	lecz także zbliżoną ewolucję z branży lotniczej....	Wskazane kraje cechują nie tylko podobne doświadczenia historyczne i polityczne, ale także zbliżona ewolucja w branży lotniczej....	
453.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego, str. 97	Pod względem PKB per capita Polska ustępuje nieznacznie kilku innym krajom, ale z wynikiem 26,261 USD (IMF 2015) plasuje się zdecydowanie powyżej średniej dla regionu (18.600 USD).	<i>Korekta zapisu wartości tysięcy:</i> Pod względem PKB per capita Polska ustępuje nieznacznie kilku innym krajom, ale z wynikiem 26 261 USD (IMF 2015) plasuje się zdecydowanie powyżej średniej dla regionu (18 600 USD).	Uwzględniono uwagę
454.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego, str. 97	Odwołania dot. PKB per capita (IMF 2015) oraz PKB regionu (Brookings Institution, 2014)	Odwołania do danych sprzed 6-7 lat wydaje się wymagać potwierdzenia w bardziej aktualnych źródłach.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
455.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rola Centralnego Portu Komunikacyjnego w systemie transportowym Polski, str. 99	Centralny Port Komunikacyjny ma być węzłem transportowym zlokalizowany między Warszawą i Łodzią składający się z portu lotniczego dla obszaru Polski i Europy Środkowo-Wschodniej oraz głównego węzła kolejowego system pasażerskich przewozów dalekobieżnych, które dodatkowo są włączone w układ połączeń dalekobieżnych.	<i>Korekta językowa:</i> Centralny Port Komunikacyjny ma być węzłem transportowym zlokalizowanym między Warszawą i Łodzią składającym się z portu lotniczego dla obszaru Polski i Europy Środkowo-Wschodniej oraz głównego węzła kolejowego system pasażerskich przewozów dalekobieżnych, które dodatkowo są włączone w układ połączeń dalekobieżnych.	Uwzględniono uwagę
456.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rola Centralnego Portu Komunikacyjnego w systemie transportowym Polski, str.	Skomunikowanie CPK z najbliższymi dużymi miastami – Warszawą i Łodzią – co zostanie zrealizowane poprzez budowę nowej linii kolejowej dużych prędkości o dł. ok. 140 km.	<i>Korekta językowa:</i> Skomunikowanie CPK z najbliższymi dużymi miastami – Warszawą i Łodzią – zostanie zrealizowane poprzez budowę nowej linii kolejowej dużych prędkości o dł. ok. 140 km.	Uwzględniono uwagę

		99			
457.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cele i założenia strategiczne Programu CPK, str. 102, trzeci akapit	Prognozy OECD	Wartość informacji ograniczona przez brak danych o inflacji w Polsce	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
458.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Cele i założenia strategiczne Programu CPK, str. 103	4 punkty dot. PLL LOT	Brak informacji, jakiej wielkości (poza 120 samolotami) przewoźnikiem w stosunku do europejskich konkurentów będzie PLL LOT w 2030 r. i jak plany rozwojowe konkurencji wpłyną na realizację Polityki i planów PLL LOT	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
459.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotnisko Chopina, str. 109	Konflikt nawigacyjny odlotów po nieudanym podejściu na lotnisku EPWA z procedurami podejścia do lądowania dla CPK, mogąca skutkować poważnym zagrożeniem bezpieczeństwa, co z kolei wymagać będzie planowania procedur dla CPK w sposób nieoptymalny	<i>Korekta językowa:</i> a) Konflikt nawigacyjny odlotów po nieudanym podejściu na lotnisku EPWA z procedurami podejścia do lądowania dla CPK, mogący skutkować poważnym zagrożeniem bezpieczeństwa, co z kolei wymagać będzie planowania procedur dla CPK w sposób nieoptymalny	Uwzględniono uwagę
460.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotnisko Chopina – Analiza istniejącej infrastruktury	Dominujący w sensie wielkości obsługiwanego ruchu i przewozu lotniczego oraz infrastruktury – Port Lotniczy Chopina w Warszawie	<i>Propozycja uspojnienia zapisu z pozostałymi punktami:</i> Port Lotniczy Chopina w Warszawie - dominujący w sensie wielkości obsługiwanego ruchu i przewozu lotniczego oraz infrastruktury	Uwaga uwzględniona

		– stan na rok 2019, str. 110			
461.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, str. 112	<p>Obecnie niemal z każdego miejsca w Polsce można się dostać do jednego z 15 lotnisk regionalnych i międzynarodowych w ciągu 120 minut jazdy samochodem. Przeważająca część kraju ma dostęp do lotniska nawet w ciągu 90 minut jazdy samochodem.</p> <p>Ze względu na to, że niemal wszystkie główne miasta w Polsce posiadają własne lotniska komercyjne, duża część ludności ma bezpośredni dostęp do podróży lotniczych w ciągu zaledwie 60 minut jazdy samochodem (27,8 mln osób lub 73% ludności żyje w zasięgu 60 minut jazdy samochodem od najbliższego lotniska). 23,8% ludności (9,2 mln osób) żyje w odległości 20 minut od jednego z portów lotniczych.</p>	<p>Mieszkańcy mają stosunkowo szybki dostęp do lotnisk, ale tylko część z nich do połączeń lotniczych.</p> <p>Dojazd do lotniska z dwoma połączeniami LCC dziennie oznacza przesiadkę za granicą lub kilkugodzinną jazdę na lotnisko z pierwszej szóstki. Brak lotów krajowych do lotnisk przesiadkowych.</p> <p>Częściowo opisane na str. 113.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
462.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, str. 114	<p>W promieniu 60 minut jazdy samochodem WAW ma największy obszar oddziaływania</p>	<p>Sugeruje się korektę: wg rysunku nr 70 Lotniska w Krakowie i Łodzi mają większy obszar oddziaływania niż lotnisko Chopina (WAW)</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
463.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, str. 116	<p>... Prognozuje się, że otwarcie nowego lotniska w Berlinie nie zmieni w sposób istotny tych tendencji.</p>	<p>Lotnisko BER otwarto 31.10.2020 r. i obsługuje 162 destynacje w 47 krajach i 7 krajowych połączeń.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

464.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne, str. 116	W obszarze oddziaływania Zielonej Góry duża część ruchu zagranicznego wykorzystuje pobliskie berlińskie lotniska Tegel...	Lotnisko Berlin-Tegel zostało zamknięte w listopadzie 2020. Sugerowana korekta.	Uwaga uwzględniona
465.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lotniska regionalne, str. 117		Rozważenie uwzględnienia w rozdziale Public Service Obligations – zobowiązanie do świadczenia usług publicznych. Polityka lotnicza powinna odnieść się do mechanizmów finansowania PSO. Dla PAŻP ważne w kontekście wymagań obsługi.	Uwaga nieuwzględniona. Wciąż trwają możliwości i zasadności wykorzystania narzędzia PSO w kontekście istniejących wytycznych KE.
466.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Działania do 2030 r. str. 117 Lista działań do 2030 r. (Tabela 9), Str. 210		Całość rozważań i analiz przedstawionych w podrozdziale „Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na Lotnisko Chopina” „Polityki Lotniczej” wskazuje na zasadność zakończenia funkcjonowania lotniska Chopina po otwarciu CPK. Jednocześnie brak jest potwierdzenia tego w treści dokumentu w formie jasnego zakomunikowania (wskazuje się jedynie na konieczność podjęcia decyzji co do funkcjonowania lotniska Chopina w bliżej nieokreślonej przyszłości). Z punktu widzenia PAŻP kluczowym jest uzyskanie w dokumencie jednoznacznej decyzji dotyczącej funkcjonowania Lotniska Chopina w Warszawie. Określenie terminu zamknięcia Lotniska Chopina w związku z otwarciem CPK jest niezbędne z perspektywy 1) operacyjnej – dla zapewnienia najwyższej jakości służb żeglugi powietrznej i 2) racjonalnego i gospodarnego planowania zasobów –	Uwaga nieuwzględniona. Nie podjęto na obecną chwilę jednoznacznej decyzji w sprawie przyszłości lotniska Chopina po otwarciu CPK.

				<p>realizowania potrzeb inwestycyjnych wynikających z rzeczywistych wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej.</p> <p>Misją Agencji jest zapewnienie bezpiecznego i płynnego ruchu lotniczego poprzez efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną. Jej realizacja jest możliwa przy racjonalnym wykorzystaniu polskiej przestrzeni powietrznej, uwzględniając aspekty bezpieczeństwa. Dlatego też z perspektywy działalności PAŻP kluczowymi do podjęcia takiej decyzji są argumenty charakteru operacyjnego przedstawione poniżej.</p> <p>Otóż – tak jak Agencja wskazywała w oddzielnych pismach, równoległe funkcjonowanie lotniska Chopina w zakresie lotnictwa cywilnego oraz państwowego i CPK, z racji skali ich potrzeb związanych z przestrzenią powietrzną i przyszłą organizacją ruchu lotniczego implikuje poważne trudności operacyjne.</p> <p>Z analiz Agencji jakie były dotychczasowo wykonywane, najistotniejsze przewidywane skutki funkcjonowania Lotniska Chopina obsługującego ruch cywilny i państwowy równoległe z CPK, to obniżona przepustowość obu lotnisk, nieekonomiczny przebieg procedur dolotowych i odlotowych (a w konsekwencji większy negatywny wpływ na środowisko, obniżona konkurencyjność i dodatkowe koszty dla linii lotniczych) oraz istotne ograniczenie możliwości zastosowania niektórych metod organizacji ruchu lotniczego dla CPK. W tym kontekście podkreślić należy, że konflikt nawigacyjny odlotów po nieudanym podejściu na lotnisku</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Chopina z procedurami lądowania dla CPK mógłby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa, a zapobieganie takim zjawiskom odbywałoby się prawdopodobnie kosztem optymalnego przebiegu procedur dla CPK. Ponadto, analogiczny konflikt nawigacyjny odlotów z kierunku głównego Lotniska Chopina występowałby co do zasady z procedurami lądowania na CPK. Równoległe funkcjonowanie obu lotnisk powodowałoby zdecydowany wzrost poziomu skomplikowania ruchu w rejonie kontrolowanym węzła lotnisk (oraz co za tym idzie zwiększenie obciążenia personelu operacyjnego) i wzrost prawdopodobieństwa wystąpienia niebezpiecznego incydentu w ruchu lotniczym. Ostatnim aspektem, na jaki Agencja zwraca uwagę jest zwiększona emisja hałasu (oraz CO₂) nad terenami gęsto zaludnionymi w przypadku równoległego funkcjonowania Lotniska Chopina i CPK – pokrywanie się obszarów standardowego odlotu z lotniska warszawskiego ze standardowymi procedurami lądowania odbywałoby się w rejonach już dzisiaj istotnie obciążonymi w zakresie środowiskowym.</p> <p>W kontekście gospodarności i racjonalnego planowania zasobów, w tym inwestycji należy zaznaczyć, że utrzymywanie pełnej infrastruktury nawigacyjnej, dozoru i łączności równoległe na dwóch dużych lotniskach (Chopina i CPK), w przypadku przeniesienia jedynie ruchu komercyjnego na CPK byłoby rozwiązaniem nieefektywnym kosztowo i organizacyjnie – mając na uwadze bliską obecność lotnisk w Modlinie,</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Radomiu oraz Łodzi. Taka nadpodaż infrastruktury oznacza z jednej strony wzrost kompleksowości systemu CNS w centralnej Polsce, co będzie wymagało znacznie większych zasobów do ich utrzymania i eksploatacji przez Agencję. Z drugiej strony konieczność pokrycia kosztów utrzymania dodatkowej infrastruktury może spotkać się ze sprzeciwem użytkowników przestrzeni powietrznej.</p> <p>Dodatkowo należy zaznaczyć, że lotnicze urządzenia naziemne, które są utrzymywane obecnie na stołecznym lotnisku mają kilkunastoletnie okresy eksploatacyjne. W przypadku potrzeby ich wymiany odtworzeniowej i/lub rozwojowej, kluczowa jest data ich ostatecznego wycofania z użytku operacyjnego i/lub potrzeby wymiany. W konsekwencji decyzji o dalszym kierunku działania portu lotniczego Agencja ujmuje odpowiednie projekty inwestycyjne w swoim pięcioletnim planie inwestycyjnym zgodnym z harmonogramem wyznaczanym na poziomie unijnym. Dlatego tak istotnym jest ujęcie jednoznacznej decyzji w sprawie terminu definitywnego zamknięcia Lotniska Chopina w „Polityce Lotniczej”.</p>	
467.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Lotniska regionalne, str. 118	<p>Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. Ich szczególna rola będzie polegała na „dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK. W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z</p>	<p>Rozbieżna koncepcja: z jednej strony opisuje się konieczność utworzenia dogodnych połączeń kolejowych ze wskazaniem na aglomeracje już posiadające dobrą infrastrukturę lotniczą celem ułatwienia dotarcia do CPK, opisuje się również konieczność powstania nowych lotnisk z uwagą, aby nie przeinwestować, w poprzednich podrozdziałach opisuje się dostępność infrastruktury na nieaktualnych mapach połączeń drogowych (mapy z</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przytoczone przez Państwa fragmenty, należy czytać w szerszym kontekście ponieważ poruszają kilka istotnych kwestii problematycznych.</p>

			przewoźnikami lotniczymi, dotyczącymi przygotowania siatki połączeń	opracowań z 2015 roku przed dużą skalą inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach) i kolejowych, żeby wykazać białe plamy, w innym miejscu wskazuje się nadpodaż infrastruktury, w innych miejscach wskazuje się na wykorzystanie jej w 80% z refleksją na spadek wykorzystania w okresie pandemii i ograniczenie inwestycji w zwiększenie możliwości obsługi pasażerów do roku 2024.	
468.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Łączność lotnicza (air connectivity), str. 120	Łączność lotnicza (air connectivity)	<i>Sugeruje się: dostępność komunikacyjna w transporcie lotniczym – analogicznie do zapisów na str. 36</i>	Uwaga uwzględniona
469.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Łączność lotnicza (air connectivity), str. 120	Jest: Łączność lotnicza (air connectivity)	<i>Powinno być:</i> Połączenia lotnicze lub Sieć połączeń lotniczych	Uwaga uwzględniona
470.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Łączność lotnicza (air connectivity) Działania do 2030r., str. 122		<i>Propozycja dodania następującego działania:</i> - Zapewnienie warunków rozwoju dla innych podmiotów lotniczych działających i płacących podatki w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres dokumentu.
471.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Sieć TEN-T w Polsce, str. 123	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta	<i>Korekta merytoryczna:</i> Port Lotniczy Łódź	Uwaga uwzględniona
472.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji II „Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych” – opis infrastruktury	Kierunek interwencji II „Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych” – opis infrastruktury technicznej CNS	Sugerowane jest przeniesienie opisanych kierunków rozwoju infrastruktury technicznej (Łączność, Nawigacja, Dozоровanie) do Kierunku interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej, podrozdział Żegluga powietrzna. Opisane kierunki rozwoju infrastruktury CNS dotyczą w dużej mierze infrastruktury o przeznaczeniu trasowym i terminalowym, zapewniającej przepływ ruchu lotniczego, a	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na przyjęte założenia dokumentu.

		technicznej CNS - Struktura dokumentu, str. 124		jedynie w części dotyczą infrastruktury lotniskowej.	
473.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych, str. 125	Należy podkreślić, że prognozowana liczba obsłużonych pasażerów już w 2018r. została przekroczone o 3 mln pasażerów.	<i>Sugeruje się aktualizację danych statystycznych, dostępne za 2020 r.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Informacje użyte w tym fragmencie dotyczą roku w którym została przekroczona prognozowana liczba pasażerów.
474.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych, str. 125	Prognozy sprzed wybuchu pandemii COVID-19 wskazywały na wyczerpanie się przepustowości większości portów lotniczych w ciągu najbliższych kilku lat. Zarządzający lotniskami planowali lub realizowali projekty infrastrukturalne, które miały na celu zwiększenie przepustowości w częściach landside i airside.	Czy to oznacza, że w perspektywie kilku lat mielibyśmy do czynienia z brakiem przepustowości? Sugeruje się doprecyzowanie zapisów.	Uwaga nieuwzględniona. Z zawartego w dokumencie tekstu wynika, iż można było się spodziewać osiągnięcia granicy przepustowości.
475.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych, str. 126	Powrót branży lotniczej do normalnego funkcjonowania i rentowności sprzed pandemii COVID-19 ...	Dodać przypis lub informację w tekście, że nie wszystkie spółki lotniskowe przed pandemią były rentowne.	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany fragment został przeredagowany.
476.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urządzeń naziemnych oraz CNS, str.128 Systemy łączności (COM)	Służby informacji powietrznej FIS Konieczność zwiększenia...	<i>Korekta redakcyjna:</i> Służby informacji powietrznej FIS. Konieczność zwiększenia..	Uwzględniono uwagę.
477.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w rozwój sieci lotniczych	Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urządzeń naziemnych i CNS	Do rozważenia, czy w tym rozdziale nie powinna zostać dodana informacja o europejskich pracach/rozważaniach w	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga zbyt szczegółowa w odniesieniu do ogólnego charakteru dokumentu.

		urządzeń naziemnych i CNS, str.128		ramach CNS Advisory Group utworzonej przez KE w 2020 r. dot. stopniowej racjonalizacji infrastruktury CNS (stopniowe wycofywanie NDB/ VOR, rozwijanie wdrożenia ADS-B, etc.).	
478.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urządzeń naziemnych i CNS, str.127/128	Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urządzeń naziemnych oraz CNS	Tezy zapisane w rozdziale "Inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych" dostrzegają krytyczność infrastruktury dla obronności, ale odnoszą się do infrastruktury pod zarządem Resortu Obrony. Trzeba jednak pamiętać, że infrastruktura CNS oraz ATM wykorzystywana w nawigacji trasowej jest w całości zarządzana przez organy cywilne - w Polsce przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Z tego powodu infrastruktura, systemy i usługi zarządzania żeglugą powietrzną będące w gestii PAŻP również muszą być rozpatrywane pod kątem krytyczności dla obronności Państwa - zgodnie z zapisami "Ustawy o PAŻP" - również w czasie W, kiedy to siły zbrojne będą polegały albo na aliansach wojennych albo na środkach w pełni krajowych, nie na komercyjnych kontraktach zapewnienia danych ATM, korzystnych w okresie pokoju. Ta teza powinna zostać włączona do Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego, szczególnie wobec planów centralizacji zarządzania usługami infrastrukturalnymi w Europie.	Uwaga uwzględniona
479.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 130	Brak jest jednak odpowiednich krajowych regulacji prawnych nakładających wymagania odnośnie monitorowania, rejestrowania do celów powypadkowych i wykrywania oraz przeciwdziałania interferencjom w paśmie GNSS.	Sugeruje się zastąpienie tego zdania następującym sformułowaniem: Europejskie regulacje odnośnie monitorowania, rejestrowania do celów powypadkowych i wykrywania oraz przeciwdziałania interferencjom powinny być realizowane zgodnie z harmonogramem	Uwzględniono uwagę

				<p>europejskim i należy się spodziewać, że powinny wejść w życie w perspektywie czasowej niniejszego dokumentu.</p>	
480.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 130	<p>Dodatkowo, dla potrzeb komunikacji AMHS, prowadzona jest rozbudowa węzła AFTN/AMHS w PAŻP – systemu ECG. Oprócz już wykorzystywanego systemu, pojawi się bliźniaczy system ECG Contingency, który docelowo zostanie umieszczony w centrum zapasowym w Poznaniu. Umożliwi to przygotowanie Centrum Zapasowego do pełnienia swojej roli w zakresie komunikacji AMHS.</p>	<p><i>Korekta językowa i merytoryczna:</i> Dodatkowo, dla potrzeb komunikacji AMHS, przeprowadzona została rozbudowa węzła AFTN/AMHS w PAŻP – systemu ECG. Oprócz już wykorzystywanego systemu, pojawił się bliźniaczy system ECG Contingency, który docelowo zostanie umieszczony w centrum zapasowym w Poznaniu. Umożliwi to przygotowanie Centrum Zapasowego do pełnienia swojej roli w zakresie komunikacji AMHS.</p>	Uwzględniono uwagę
481.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Str. 132	<p>W związku z tym, przyjmuje się, że kierunki rozwoju infrastruktury nawigacyjnej w Polsce powinny uwzględniać strategię europejskie w tym zakresie, zgodnie z którymi powinny być realizowane następujące cele: <input type="checkbox"/> Osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych na terenie krajów ECAC.</p>	<p>Wymaga przeredagowania. Nie jest zasadnym, aby cel dla Polski dotyczył wszystkich operacji lotniczych odbywających się na terenie krajów należących do ECAC. Proponuje się <i>zastąpienie sformułowania: „na terenie krajów ECAC” sformułowaniem „w przestrzeni FIR Warszawa”.</i></p>	Uwzględniono uwagę
482.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 133 przedostatni akapit	<p>Po 2020 r. nie przewiduje się funkcjonowania radiolatarni NDB, ponieważ praktycznie nie mają one zastosowania w PBN.</p>	<p><i>Propozycja korekty:</i> Obecnie nie przewiduje się funkcjonowania radiolatarni NDB, ponieważ praktycznie nie mają one zastosowania w PBN, ani też nie są wykorzystywane jako źródło sygnału w nawigacji konwencjonalnej dla lotnictwa cywilnego.</p>	Uwzględniono uwagę
483.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 133	<p>Jest: Ostateczne wycofanie z eksploatacji radiolatarni NDB.</p>	<p><i>Powinno być:</i> Ostateczne wycofanie z eksploatacji radiolatarni NDB (w 2020 r. wycofano z pracy operacyjnej ostatnie NDB eksploatowane</p>	Uwzględniono uwagę

				przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), ponieważ praktycznie nie mają one zastosowania w PBN, ani też nie są wykorzystywane jako źródło sygnału w nawigacji konwencjonalnej dla lotnictwa cywilnego.	
484.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 133	Jest: Po 2020 r. nie przewiduje się funkcjonowania radiolatarni NDB, ponieważ praktycznie nie mają one zastosowania w PBN.	Usunąć zdanie	Uwzględniono uwagę
485.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 133 (ostatni akapit)	Zasadniczym celem modernizacji trasowej infrastruktury nawigacyjnej po 2020 r. będzie przeniesienie znaczenia podstawowego sensora nawigacyjnego z pomocy konwencjonalnych na systemy satelitarne i zapewnienie backup dla tych systemów oraz wsparcia dla tych statków powietrznych, których awionika nie będzie w stanie odbierać sygnałów satelitarnych.	Zasadniczym celem modernizacji trasowej infrastruktury nawigacyjnej będzie przeniesienie znaczenia podstawowego sensora nawigacyjnego z pomocy konwencjonalnych na systemy satelitarne i zapewnienie backup dla tych systemów oraz wsparcia dla tych statków powietrznych, których awionika nie będzie w stanie odbierać sygnałów satelitarnych.	Uwzględniono uwagę
486.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 133	Jest: Obecnie istniejąca infrastruktura wykorzystywana w nawigacji trasowej (ENR) opiera się na naziemnych urządzeniach radionawigacyjnych DVOR/DME i DME i zapewnia pokrycie niezbędne dla aplikacji RNAV 5 niemalże na 100% obszaru FIR Warszawa z pewną redundancją.	Powinno być: Obecnie istniejąca infrastruktura wykorzystywana w nawigacji trasowej (ENR) opiera się na naziemnych urządzeniach radionawigacyjnych DVOR/DME i DME i zapewnia pokrycie niezbędne dla aplikacji RNAV 5 na 100% obszaru FIR Warszawa z pewną redundancją. <i>Wyjaśnienie: Na podstawie symulacji wykonanej w programie DEMETER pokrycie RNAV5 w FIR EPWW jest 100%.</i>	Uwzględniono uwagę
487.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 134	Po 2020 r. planuje się wykorzystanie GNSS (GPS+ABAS/SBAS) w nawigacji trasowej jako podstawowego i samodzielnego systemu nawigacyjnego.	W przyszłości planuje się wykorzystanie GNSS (GPS+ABAS/SBAS) w nawigacji trasowej jako podstawowego i samodzielnego systemu nawigacyjnego.	Uwzględniono uwagę
488.	Polska Agencja	Infrastruktura	Plany dalszej implementacji RNAV w	Plany dalszej implementacji RNAV w	Uwzględniono uwagę

	Żegluga Powietrznej	nawigacyjna (NAV), str. 134	przestrzeniach TMA będą uzależnione od rozwoju infrastruktury satelitarnej w Europie i na świecie, a w konsekwencji dostępności i wiarygodności sygnału GNSS.	przestrzeniach TMA będą uzależnione od rozwoju infrastruktury satelitarnej w Europie i na świecie, a w konsekwencji dostępności i wiarygodności (w tym odporności na zakłócenia) sygnału GNSS.	
489.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 134	Wdrożenie systemów w technologii GBAS w Polsce umożliwi natomiast na zapewnienie instrumentalnych procedur na wszystkich kierunkach lądowania w danym porcie lotniczym, przy zachowaniu minimów określonych dla CAT II lub III.	<i>Korekta językowa:</i> Wdrożenie systemów w technologii GBAS w Polsce umożliwi natomiast zapewnienie instrumentalnych procedur na wszystkich kierunkach lądowania w danym porcie lotniczym, przy zachowaniu minimów określonych dla CAT II lub III.	Uwaga uwzględniona
490.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 134	Po 2020 r. planuje się wykorzystanie GNSS (GPS+ABAS/SBAS) w nawigacji trasowej jako podstawowego i samodzielnego systemu nawigacyjnego.	Planuje się wykorzystanie GNSS (GPS+ABAS/SBAS) w nawigacji trasowej jako podstawowego i samodzielnego systemu nawigacyjnego.	Uwaga uwzględniona
491.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 134	Jest: Przewiduje się uruchomienie operacyjne technologii GBAS w Polsce. Wdrożenie systemów w technologii GBAS umożliwi natomiast na zapewnienie instrumentalnych procedur na wszystkich kierunkach lądowania w danym porcie lotniczym, przy zachowaniu minimów określonych dla CAT. II, lub III.	<i>Korekta redakcyjna:</i> Przewiduje się uruchomienie operacyjne technologii GBAS w Polsce. Wdrożenie systemów w technologii GBAS umożliwi natomiast zapewnienie instrumentalnych procedur na wszystkich kierunkach lądowania w danym porcie lotniczym, przy zachowaniu minimów określonych dla CAT. II, lub III.	Uwaga uwzględniona.
492.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 135 do 136	Od słów: Determinantem zrównoważonego rozwoju w zakresie żegluga powietrznej na poziomie krajowym jest jak najszersze uwzględnienie zachodzących zmian w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wynikających z implementacji regulacji ICAO oraz SESAR. Do słów: Wadą takiego rozwiązania jest utrata	Cytowany fragment należy wyłączyć z rozdziału poświęconego infrastrukturze CNS	Uwaga uwzględniona

			unifikacji wyposażenia technicznego i związane z tym zwiększenie kosztów obsługi technicznej, części zapasowych, szkolenia i certyfikacji.		
493.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 136	<p>Jest: Požadane jest, aby wszystkie lotniska uzyskały możliwość wykonywania operacji w warunkach pogodowych, co najmniej kategorii II, zgodnie z założeniami:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla lotniska centralnego, z wykorzystaniem pomocy konwencjonalnych lub niekonwencjonalnych (np. GBAS lub SBAS) dla wszystkich kierunków dróg startowych (w przypadku tego lotniska zakłada się wyposażenie konwencjonalne do wsparcia operacji CAT. III); dla lotniska podstawowego z wykorzystaniem pomocy niekonwencjonalnych (np. GBAS lub SBAS) i pomocy konwencjonalnej dla co najmniej jednego kierunku drogi startowej; dla lotniska komplementarnego z wykorzystaniem procedur niekonwencjonalnych (np. SBAS) i pomocy konwencjonalnej, jeżeli jest to uzasadnione ekonomicznie. 	<p><i>Korekta merytoryczna:</i></p> <p>Požadane jest, aby wszystkie lotniska uzyskały możliwość wykonywania operacji w warunkach pogodowych, co najmniej kategorii II. Zakłada się następujący poziom wyposażenia nawigacyjnego dla lotnisk komunikacyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> dla lotniska centralnego, z wykorzystaniem pomocy konwencjonalnych lub niekonwencjonalnych (GNSS) dla wszystkich kierunków dróg startowych (w przypadku tego lotniska zakłada się wyposażenie konwencjonalne do wsparcia operacji CAT. III); dla lotniska podstawowego z wykorzystaniem pomocy niekonwencjonalnych (GNSS) i pomocy konwencjonalnej dla co najmniej jednego kierunku drogi startowej, jeżeli jest to uzasadnione ekonomicznie; dla lotniska komplementarnego z wykorzystaniem procedur niekonwencjonalnych (GNSS) i pomocy konwencjonalnej, jeżeli jest to uzasadnione ekonomicznie. 	Uwzględniono uwagę
494.	Polska Agencja Żeglugi	Infrastruktura nawigacyjna	Jest: Infrastruktura nawigacyjna powinna	<i>Korekta merytoryczna:</i> Infrastruktura nawigacyjna danego lotniska	Uwaga uwzględniona

	Powietrznej	(NAV), str. 136	umożliwiać dostęp do lotnisk dla wykonania operacji w każdych warunkach pogodowych (All Weather Operations)	powinna zapewnić utrzymanie oczekiwanej dostępności tego lotniska. Uzasadnienie: operacje we wszelkich warunkach pogodowych gwarantowałyby jedynie droga infrastruktura, co nie miałyby uzasadnienia ekonomicznego.	
495.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 136	Infrastruktura nawigacyjna powinna umożliwiać dostęp do lotnisk dla wykonania operacji w każdych warunkach pogodowych (All Weather Operations)	<i>Korekta merytoryczna:</i> Infrastruktura nawigacyjna danego lotniska powinna zapewnić utrzymanie oczekiwanej dostępności tego lotniska. Uzasadnienie: operacje we wszelkich warunkach pogodowych gwarantowałyby jedynie droga infrastruktura, co nie miałyby uzasadnienia ekonomicznego.	Uwaga uwzględniona
496.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Systemy dozoru (SUR), str. 137		<i>Korekta edytorska:</i> Należy dopasować rodzaj, wielkość i kolor czcionki w nazwie podrozdziału „Systemy dozoru (SUR)” do czcionki zastosowanej przy pozostałych dwóch podrozdziałach, tzn.: „Systemy łączności (COM)” oraz „Infrastruktura nawigacyjna (NAV)”	Uwzględniono uwagę
497.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV), str. 138 (analogiczny zapis na str. 214)	3. Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych).	3. Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych – użytkownikom uprawnionym). <u>Uzasadnienie</u> - ze względu na bezpieczeństwo i obronność Państwa.	Uwzględniono uwagę
498.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV)Działa	Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DNE na wypadek awarii GNSS.	<i>Korekta merytoryczna:</i> Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej	Uwzględniono uwagę

		nia do 2030r., str. 138		VOR/DME i DME/DME na wypadek awarii GNSS.	
499.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Działania do 2030r., str. 138	Przewiduje się także wdrożenie GBAS GAST-C i D jako wspomaganie dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. I i III na wybranych lotniskach.	<i>Korekta merytoryczna:</i> Przewiduje się także wdrożenie GBAS GAST-C i D jako wspomaganie dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. II i III na wybranych lotniskach.	Uwzględniono uwagę
500.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Działania do 2030 r. Str. 138.	Osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych na terenie krajów ECAC.	Wymaga przerehabilitacji. Nie jest zasadnym, aby cel dla Polski dotyczył wszystkich operacji lotniczych odbywających się na terenie krajów należących do ECAC. Zgodnie z uwagą nr 51 proponuje się <i>zastąpienie sformułowania: „na terenie krajów ECAC” sformułowaniem „w przestrzeni FIR Warszawa”:</i>	Uwzględniono uwagę
501.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Działania do 2030 r. Str. 139.	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozoru (system SDDC).	<i>Korekta merytoryczna:</i> Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych – użytkownikom uprawnionym) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozoru (system SDDC). <u>Uzasadnienie</u> - ze względu na bezpieczeństwo i obronność Państwa.	Uwzględniono uwagę
502.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych str.139	Plany generalne lotnisk użytku publicznego	Uwaga o charakterze informacyjnym: ADS-B implementation plan przygotowany przez SESAR Deployment Manager w konsultacjach z interesariuszami operacyjnymi zakłada wykorzystanie ADS-B w Europie na szerszą skalę już od 2023 r. (uwzględniając działania/intencje ANSPs i Airspace Users).	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości

503.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Działania do 2030 r. Str. 139.	Wdrożenie GNSS jako podstawowego sensora nawigacji RNAV (GPS/ABAS, GPS/SBAS(EGNOS) + Galileo). Przewiduje się także wdrożenie GBAS GAST-C i D jako wspomaganie dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. I i III na wybranych lotniskach.	<i>Propozycja skrócenia zapisu:</i> Wdrożenie GNSS jako podstawowego sensora nawigacji RNAV.	Uwaga uwzględniona.
504.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) Działania do 2030 r. Str. 139.	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, rozbudowa SDDC)	<i>Propozycja skrócenia zapisu:</i> Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S)	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty.
505.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Plany generalne lotnisk użytku publicznego, str. 141	Z uwagi na to, że celem i przedmiotem prawnie określonej procedury zatwierdzenia planu generalnego lotniska jest tylko zapewnienie optymalnego i efektywnego rozwoju infrastruktury i eksploatacji portu lotniczego, zgodnie z generalnymi celami i założeniami dotyczącymi strategii rozwoju transportu i infrastruktury oraz rozwoju regionalnego, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, co ma szczególne znaczenie w przypadku portów lotniczych włączonych do Transeuropejskiej Sieci Transportowych TEN-T.	<i>Korekta redakcyjna:</i> <i>Wskazane jest przeredagowanie, wystarczy usunąć pierwsze słowa: „Z uwagi na to...” I rozpocząć zdanie od: „Celem i przedmiotem prawnie określonej procedury...”</i>	Uwzględniono uwagę
506.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Plany generalne lotnisk użytku publicznego, str. 141	Jednakże w przypadku lotnisk użytku publicznego, które mają obowiązek posiadania planu generalnego, Prezes Urzędu uwzględni zatwierdzony plan generalny w przy wydawaniu takich zezwoleń.	<i>Korekta językowa:</i> Jednakże w przypadku lotnisk użytku publicznego, które mają obowiązek posiadania planu generalnego, Prezes Urzędu uwzględni zatwierdzony plan generalny przy wydawaniu takich zezwoleń.	Uwzględniono uwagę
507.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Plany generalne lotnisk użytku		Sugeruje się zaproponowanie w ramach działań do 2030 r. wzmocnienie nadzoru Ministra właściwego ds. transportu w zakresie swobody i możliwości budowania	Uwaga nieuwzględniona. Co do zasady Minister Infrastruktury nie ma uprawnień do jakichkolwiek ingerencji w swobodę i możliwość

		publicznego, str. 141 Tabela działań do 2030r. str. 142-3		<p>nowych lotnisk regionalnych (np. poprzez bardziej restrykcyjną weryfikację planów generalnych lotnisk), na których Agencja zobowiązana byłaby zapewniać służby ruchu lotniczego.</p> <p>W obecnej sytuacji, zarówno w związku z kryzysem wywołanym przez pandemię COVID-19, jak również mając na uwadze skalę i rozmiary przedsięwzięcia inwestycyjnego i operacyjnego jakim jest CPK, także dla PAŻP zasadna jest każdorazowa pogłębiona weryfikacja inicjatyw zmierzających do budowy nowego lotniska komunikacyjnego na terenie kraju, zarówno w zakresie uzasadnienia operacyjnego, jak i ekonomicznego.</p>	budowania nowych lotnisk regionalnych.
508.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Plany generalne lotnisk użytku publicznego. Działania do 2030r., str. 147		<p>Sugeruje się dodać:</p> <p>Przeprowadzić postępowanie dot. wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego dla CPK.</p>	Uwaga uwzględniona
509.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, str.147	Wyznaczone instytucje powinny dostosować się do ustalonych, lokalnych celów w zakresie skuteczności działania na dany okres referencyjny, które zostały albo zostaną wyznaczone dla Polski zważając, że wyznaczenie jakiegokolwiek instytucji nie powinno mieć negatywnego wpływu na wkład Polski w realizację celów lokalnych w zakresie efektywności kosztowej.	<p>Proponuje się zastąpienie sformułowania „na wkład Polski w realizację celów lokalnych w zakresie efektywności kosztowej” na sformułowanie „na wkład Polski w realizację celów lokalnych w szczególności w zakresie efektywności kosztowej”.</p> <p>Wyznaczenie jakiejkolwiek instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej nie powinno wpływać negatywnie na realizację każdego z czterech celów skuteczności działania. Przy czym podkreślenia wymaga zapewnienie braku wpływu na cel w zakresie</p>	Uwaga uwzględniona.

				efektywności kosztowej, jako najbardziej oczywisty.	
510.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wyznaczeni a instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego str. 147	Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i utworzenie dla nich strefy pobierania opłat terminalowych daje również podstawę do ubiegania się o udzielenie przez ministra właściwego do spraw transportu dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem tych służb w przypadku lotów zwolnionych z tych opłat.	Wymagana korekta merytoryczna. Strefy pobierania opłat terminalowych nie są tworzone dla wyznaczonych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM WYKONAWCZYM KOMISJI (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającym system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającym rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 strefa pobierania opłat terminalowych oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego, gdzie zapewniane są terminalowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową i jedną stawkę jednostkową. Wyznaczenie nie wiąże się z utworzeniem dla wyznaczonych instytucji strefy pobierania opłat terminalowych. Proponowany zapis: „Wyznaczenie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego daje również podstawę do ubiegania się o udzielenie przez ministra właściwego do spraw transportu dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów związanych z zapewnieniem tych służb w przypadku lotów zwolnionych z tych opłat.”	Uwaga nieuwzględniona. Warunkiem koniecznym do wystąpienia o refundację kosztów lotów zwolnionych jest utworzenie strefy pobierania opłat terminalowych oraz zatwierdzenie stawek dla takich stref.
511.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Wyznaczeni a instytucji zapewniających służby	Działania do 2030r. Określenie sposobu finansowania przedsięwzięć instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w związku z	Działanie to powinno mieć znacznie bliższy horyzont czasowy.	Uwaga nieuwzględniona. Data ta wynika z przyjętej koncepcji dokumentu i nie wyklucza wcześniejszej realizacji działania.

		ruchu lotniczego str. 147	realizacją CPK, w tym z utworzeniem organu kontroli lotniska centralnego i infrastrukturą CNS.		
512.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej str. 149	Żegluga powietrzna	Informacje o programie SESAR zostały zawarte w rozdziale dot. przestrzeni powietrznej. Może to być nieco mylące. Być może Program SESAR, jako najważniejszy element technologiczny inicjatywy UE dot. Single European Sky dla rozwoju ATM, powinien znaleźć osobne miejsce w przedmiotowym dokumencie. Na pewno zaś wskazane byłoby uzupełnienie dokumentu - poza wymienionym w tym fragmencie ATM Master Plan (ATM MP to długoterminowy plan działań w obszarze ATM, nie mający jednak charakteru obligatoryjnego) - o obligatoryjne wdrożenia tych rozwiązań technologicznych wynikających z ATM MP, które osiągnęły odpowiednią dojrzałość technologiczną, umożliwiającą zsynchronizowane wdrożenie w europejskiej sieci (EATMN) i jednocześnie mający pozytywny wpływ na całą sieć EATMN. Wskazane jest tu zatem dodanie informacji o wyzwaniach stojących przed ANSPs (w tym PAŻP) w ramach realizacji rozporządzenia KE 2021/116 dot. Common Project 1 (CP1).	Uwaga nieuwzględniona. Program SESAR został omówiony w osobnym podrozdziale. Uwaga jest zbyt szczegółowa w kontekście ogólności dokumentu.
513.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Str.150 Żegluga powietrzna	Bez uwzględnienia przyspieszonego tempa procesu digitalizacji, obecny europejski system ATM nie będzie w stanie obsłużyć, w niezakłócony sposób, prognozowanego wzrostu ruchu lotniczego. Konieczność intensyfikacji działań na rzecz cyfryzacji w sektorze ATM jest w pełni zgodna z „Europejską strategią w dziedzinie lotnictwa”, która uznaje inicjatywę SES i	<i>Propozycja zmiany zapisu na:</i> Bez uwzględnienia przyspieszonego tempa procesu digitalizacji, obecny europejski system ATM nie będzie w stanie obsłużyć, w niezakłócony sposób, prognozowanego ruchu lotniczego. Konieczność intensyfikacji działań na rzecz cyfryzacji w sektorze ATM jest w pełni zgodna z „Europejską strategią w	Uwzględniono uwagę

			Program SESAR jako kluczowe czynniki na rzecz zrównoważonego wzrostu i innowacyjności w transporcie lotniczym.	dziedzinie lotnictwa”, która uznaje inicjatywę SES i Program SESAR jako kluczowe czynniki na rzecz zrównoważonego wzrostu i innowacyjności w transporcie lotniczym.	
514.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Str.151 Żegluga powietrzna	integrację statków powietrznych, załogowych i bezzałogowych, w tym plan integracji dronów we wszystkie klasy przestrzeni powietrznej	<i>Korekta redakcyjna:</i> integrację statków powietrznych, załogowych i bezzałogowych, w tym plan integracji dronów we wszystkich klasach przestrzeni powietrznej	Uwzględniono uwagę
515.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Str.151 Żegluga powietrzna	stopniową integrację i racjonalizację infrastruktury technicznej CNS w kierunku zorientowanej na efektywność (performance) w rozumieniu generowanych kosztów, czy pokrycia oraz wprowadzanie komplementarnych technologii/infrastruktury CNS.	<i>Korekta redakcyjna:</i> stopniową integrację i racjonalizację infrastruktury technicznej CNS zorientowane na efektywność (performance) w rozumieniu generowanych kosztów, czy pokrycia oraz wprowadzanie komplementarnych technologii/infrastruktury CNS.	Uwzględniono uwagę
516.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, str. 151	Proponowane nowe rozwiązania w ATM Master Plan (edycja 2020)_w kierunku digitalizacji będą wymagać zmian w sposobie rozwijania i wdrażania elementów technologicznych, a także w sposobie zapewniania usług.	<i>Korekta edytorska:</i> Proponowane nowe rozwiązania w ATM Master Plan (edycja 2020) w kierunku digitalizacji będą wymagać zmian w sposobie rozwijania i wdrażania elementów technologicznych, a także w sposobie zapewniania usług.	Uwzględniono uwagę
517.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, str. 151	Główne kierunki działań w obszarze służb żeglugi powietrznej będą koncentrowały się na dostosowaniu systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych, uruchomieniu operacyjnego centrum zapasowego oraz doskonaleniu kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną, w tym modernizacja przestrzeni związana z utworzeniem CPK.	<i>Korekta językowa i merytoryczna:</i> Główne kierunki działań w obszarze służb żeglugi powietrznej będą koncentrowały się na dostosowaniu systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych, uruchomieniu operacyjnym centrum zapasowego oraz doskonaleniu kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną, w tym modernizacji przestrzeni w części wynikającej z utworzenia CPK.	Uwzględniono uwagę
518.	Polska Agencja	Kierunek	Żegluga powietrzna	W tym miejscu należałoby także zaznaczyć,	Uwaga uwzględniona.

	Żegluga Powietrznej	interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej s. 151		że SESAR Deployment Programme, czyli plan obligatoryjnych wdrożeń dla ATM w Europie, jako rozwinięcie i transpozycja Rozporządzenia KE ws. Common Project 1, także obejmuje działania wpisujące się w digitalizację, ochronę środowiska, cyberbezpieczeństwo, czyli obecne priorytety w sektorze ATM.	
519.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Kierunek interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej, Żegluga powietrzna s. 151	Proponowane nowe rozwiązania w ATM Master Plan (edycja 2020) i etapy wdrożenia wizji Programu SESAR	W części poświęconej ATM Master Planowi i programowi SESAR zaprezentowane zostały kierunki zmian w ATM ważne w skali całej Unii Europejskiej. Brakuje tu perspektywy krajowej i wymagania własnego Centrum Danych ATM (ADSP) w Polsce wraz z jego wysoko wykwalifikowaną kadrą techniczną, jako bardzo istotnego składnika infrastruktury krytycznej.	Uwaga częściowo uwzględniona.
520.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Żegluga powietrzna, str. 152	Trzeba zauważyć, że poszczególne porty lotnicze, w tym lotnisko Chopina w Warszawie, wdrażają inicjatywę CDM, która wydaje się być pierwszym etapem w drodze usprawnienia zarządzania przepływami ruchu lotniczego w portach lotniczych oraz około portowej przestrzeni powietrznej, a które mogą posłużyć w przyszłości jako baza do systemu gate-to-gate.	<i>Korekta językowa:</i> Trzeba zauważyć, że poszczególne porty lotnicze, w tym lotnisko Chopina w Warszawie, wdrażają inicjatywę CDM, która wydaje się być pierwszym etapem w drodze usprawnienia zarządzania przepływami ruchu lotniczego w portach lotniczych oraz okołoportowej przestrzeni powietrznej, a które mogą posłużyć w przyszłości jako baza do systemu gate-to-gate.	Uwzględniono uwagę
521.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Żegluga powietrzna, str. 152	Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie współpracy w obszarach regulacyjnych z organami krajowymi i europejskimi (minister właściwy do spraw transportu, Prezes	Konieczna jest korekta pierwszego zdania. Ponadto, aby wydzwięk drugiego zdania w tym akapicie nie był mylący sugeruje się zastąpienie akapitu następującą treścią:	Uwzględniono uwagę

			Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej, porty lotnicze pozostające w zasięgu CPK, użytkownicy przestrzeni powietrznej, Network Manager). Ponadto konieczne będzie wprowadzenie niezbędnych zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego lotniskiem.	Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie współpracy pomiędzy spółką CPK, Master Plannerem i PAŻP. Podmioty te będą ściśle wspierane w obszarach regulacyjnych przez organy krajowe i europejskie (minister właściwy do spraw transportu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej, porty lotnicze pozostające w zasięgu CPK, użytkownicy przestrzeni powietrznej, Network Manager).	
522.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, str. 152	Służby ruchu lotniczego	<i>Propozycja uzupełnienia zapisu:</i> Służby ruchu lotniczego i służby techniczne	Uwzględniono uwagę
523.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna 1) Służby ruchu lotniczego , str. 152	Na końcu podrozdziału 1) Służby ruchu lotniczego	<i>Propozycja uzupełnienia zapisu:</i> <i>Na końcu tego podrozdziału należy dodać zdanie: „Podobne przygotowanie dotyczy personelu służb technicznych do obsługi infrastruktury CNS”</i>	Uwzględniono uwagę
524.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna 2) Modernizacja struktury przestrzeni powietrznej i procedur, str. 152	dostosowania tras dolotowych i odlotowych do nowego TMA węzła lotniska Chopina w Warszawie	<i>Propozycja korekty zapisu</i> dostosowania tras dolotowych do Lotniska Chopina w Warszawie	Uwzględniono uwagę
525.	Polska Agencja	Żegluga	<ul style="list-style-type: none"> • stworzenia procedur startów i 	<i>Propozycja korekty zapisu:</i>	Uwzględniono uwagę

	Żegluga Powietrznej	powietrzna Modernizacja a struktur przestrzeni powietrznej i procedur, str. 153	lądowań – SID, STAR, CDA, CCO (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations),	<ul style="list-style-type: none"> stworzenia procedur w zakresie odlotów i dolotów – SID, STAR, CDA, CCO (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations), 	
526.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Żegluga powietrzna 2) Modernizacja a struktur przestrzeni powietrznej i procedur, str. 153	dostosowania struktury przestrzeni ACC do potrzeb przepływów ruchu lotniska	<i>Propozycja korekty zapisu:</i> dostosowania struktury przestrzeni (TMA i nowa sektoryzacja ACC) do potrzeb przepływów ruchu do/z lotniska	Uwzględniono uwagę
527.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Żegluga powietrzna 2) Modernizacja a struktur przestrzeni powietrznej i procedur, str. 153	<ul style="list-style-type: none"> reorganizacji przestrzeni powietrznej w kooperacji ze stroną wojskową m.in. w zakresie stref czasowo wydzielonych TSA (ang. Temporary Segregated Area) i stref czasowo zarezerwowanych TRA (ang. Temporary Reserved Area) – w szczególności w zasięgu geograficznym 32. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Łasku. 	Sugeruje się uwypuklić kolizyjność inwestycji ze strefami wojskowymi bliższymi lokalizacją. Na pierwszym miejscu EPSO.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zwraca uwagę na kolizję w sposób wystarczający.
528.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Żegluga powietrzna 2) Modernizacja a struktur przestrzeni powietrznej i	Szczegółowej analizy i weryfikacji wymagały będą zamierzenia inwestycyjne PAŻP dla Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA), Lotniska Warszawa/Modlin (EPMO), Lotniska Radom-Sadków (EPRA), czy Lotniska Łódź-Lublinek (EPLL), które pozostawać będą w obszarze	Proponuje się usunięcie tego zdania, gdyż sugeruje decyzję w sprawie losu tych lotnisk po stronie PAŻP.	Uwaga częściowo uwzględniona

		procedur, str. 153	oddziaływania nowego portu lotniczego.		
529.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna 2) Przyszła infrastruktura nawigacyjna, str. 153		<i>Propozycja doprecyzowania zapisu:</i> Żegluga powietrzna 3) Przyszła infrastruktura CNS	Uwzględniono uwagę
530.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna 3) Przyszła infrastruktura nawigacyjna, str. 153	Rozwój infrastruktury nawigacyjnej jest ściśle skorelowany z modernizacją struktur przestrzeni powietrznej i rozwojem służb ruchu lotniczego.	<i>Propozycja uzupełnienia zapisu:</i> Rozwój infrastruktury nawigacyjnej, łączności i dozoru jest ściśle skorelowany z modernizacją struktur przestrzeni powietrznej i rozwojem służb ruchu lotniczego.	Uwzględniono uwagę
531.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna 3) Przyszła infrastruktura nawigacyjna, str. 153	Szczegółowej analizy i weryfikacji wymagały będą zamierzenia inwestycyjne PAŻP dla lotniska Chopina w Warszawie (EPWA), lotniska Warszawa Modlin (EPMO), lotniska Radom-Sadków (EPRA), czy Lotniska Łódź-Lublinek (EPLL), które pozostawać będą w obszarze oddziaływania nowego portu lotniczego.	<i>Propozycja korekty nazwy Lotniska Łódź:</i> Szczegółowej analizy i weryfikacji wymagały będą zamierzenia inwestycyjne PAŻP dla lotniska Chopina w Warszawie (EPWA), lotniska Warszawa Modlin (EPMO), lotniska Radom-Sadków (EPRA), czy Lotniska Łódź (EPLL), które pozostawać będą w obszarze oddziaływania nowego portu lotniczego.	Uwzględniono uwagę
532.	Polska Agencja	Żegluga	Wyposażenie lotniska w ILS kat II/III	<i>Propozycja korekty zapisu na:</i>	Uwzględniono uwagę

	Żegluga Powietrznej	powietrzna 3) Przyszła infrastruktura nawigacyjna, str. 153	(Instrumental Landing System) oraz A-SMGCS (ang. Advanced Surface Movement Guidance and Control System), A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), DMAN (Departure Manager) i AMAN (Arrival Manager)	Wyposażenie lotniska w ILS kat II/III (Instrumental Landing System), GBAS GAST-D oraz A-SMGCS (ang. Advanced Surface Movement Guidance and Control System), A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), DMAN (Departure Manager) i AMAN (Arrival Manager)	
533.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	3) Przyszła infrastruktura nawigacyjna s.153	Należy przy tym przyjąć założenie, że w celu zapewnienia ciągłości służb nawigacyjnych na terenie FIR Warszawa do czasu operacyjnego uruchomienia CPK wymagana będzie także realizacja inwestycji zaplanowanych na lotniskach w Warszawie i Nowym Dworze Mazowieckim.	Propozycja uzupełnienia w zakresie dezynwestycji – Należy przy tym przyjąć założenie, że w celu zapewnienia ciągłości służb nawigacyjnych na terenie FIR Warszawa do czasu operacyjnego uruchomienia CPK wymagana będzie także realizacja inwestycji zaplanowanych na lotniskach w Warszawie i Nowym Dworze Mazowieckim, a po uruchomieniu CPK również poniesienie przez PAŻP kosztów przeprowadzenia działań dezynwestycyjnych, w związku z koniecznością wyzbycia się niektórych elementów infrastruktury lotniczej, jako aktywów uznanych za zbędne wobec zmiany głównego krajowego lotniska.	Uwaga uwzględniona.
534.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Struktura operacji lotniczych, str. 154	Jest: W szczególności dotyczy to kosztów związanych z przygotowaniem służb ruchu lotniczego oraz inwestycjami związanymi z posadowieniem urządzeń komunikacji, nawigacji i dozorowania (CNS) niezbędnymi dla uruchomienia służb w CPK	<i>Korekta merytoryczna:</i> W szczególności dotyczy to kosztów związanych z przygotowaniem służb ruchu lotniczego oraz inwestycjami związanymi z posadowieniem urządzeń łączności, nawigacji i dozorowania (CNS) niezbędnymi dla uruchomienia służb w CPK	Uwzględniono uwagę
535.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Struktura operacji lotniczych, str. 154	4) Struktura operacji lotniczych „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego i możliwa w związku z tym aktywizacja ruchu lotniczego może	Do której prognozy EUROCONTROL odnosi się wskazany zapis? Ostatnia prognoza EUROCONTROL z maja 2021 dotyczy lat 2021-2024 a prognoza długoterminowa do roku 2040 była	Uwaga uwzględniona

			wygenerować dodatkowy wzrost nieuwzględniony w aktualnej prognozie Eurocontrol...".	opracowana w roku 2018.	
536.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	4) Struktura operacji lotniczych, str. 155	<p>Poniżej przedstawiono zakres koniecznych analiz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Służby ruchu lotniczego 2) Sieci dróg lotniczych i procedury ATS 3) Wymaganej infrastruktury nawigacyjnej 	<p><i>Propozycja korekty zapisu na:</i></p> <p>Poniżej przedstawiono zakres koniecznych analiz, symulacji i szkoleń:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Służby ruchu lotniczego i służby techniczne 2) Sieci dróg lotniczych, nowa sektoryzacja przestrzeni i procedury ATS 3) Wymagana infrastruktura CNS 	Uwaga częściowo uwzględniona. Przeredagowano wskazany fragment.
537.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	4) Struktura operacji lotniczych, str. 155	Realizacja koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie od Agencji przeprowadzenia szczegółowych analiz o charakterze operacyjnymi i finansowymi zmierzających do wypracowania optymalnych rozwiązań umożliwiających przyszłe skuteczne i efektywne zapewnienia służb nawigacyjnych w rejonie oddziaływania CPK.	<i>Korekta redakcyjna:</i> Realizacja koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie od Agencji przeprowadzenia szczegółowych analiz o charakterze operacyjnym i finansowym, zmierzających do wypracowania optymalnych rozwiązań umożliwiających przyszłe skuteczne i efektywne zapewnienie służb nawigacyjnych w rejonie oddziaływania CPK.	Uwzględniono uwagę
538.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155 oraz Stworzenie warunków formalno-prawnych		<p>Propozycja dodania zapisu:</p> <p><i>Przekształcenie PAŻP w spółkę prawa handlowego.</i></p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zagadnienie zmiany ustawy regulującej działalność PAŻP jest podejmowane przez Agencję od dłuższego czasu – przede wszystkim z uwagi na zmieniające się otoczenie zewnętrzne, zmiany w modelach biznesowych instytucji zapewniających</p>	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza nie jest dokumentem przesądzającym w zakresie przekształceń spółek funkcjonujących na rynku lotniczym. Przekształcenie PAŻP na spółkę prawa handlowego wymaga podjęcia decyzji na szczeblu rządowym.

		niezbędnych do realizacji Polityki Działania do 2030, str. 208		<p>służby żeglugi powietrznej w Europie jak również konieczność dostosowania możliwości PAŻP do funkcjonowania z stopniowo liberalizowanym rynku usług związanych z żegluga powietrzną. W ocenie PAŻP, mając na uwadze fakt, jaką rangę ma „Polityka lotnicza” tj. jest dokumentem rządowym, przyjmowanym na mocy uchwały Rady Ministrów – powinna w niej zostać zawarta jednoznaczna deklaracja co do woli i zasadności przeprowadzenia zmiany ustawy o PAŻP, i tym samym umożliwienie Agencji sprawnego i efektywnego funkcjonowania na zmieniającym się otoczeniu regulacyjnym i rynkowym. Mając na uwadze kryzys w lotnictwie i wielu innych branżach – szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście uwolnienie możliwości znacznie szerszej niż dotychczas dywersyfikacji przychodów.</p> <p>Szerszy opis proponowanej zmiany zawarto w piśmie przewodnim.</p>	
539.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155		Wskazane dodanie informacji o realizacji przez PAŻP działań wdrożeniowych, zgodnie z Rozp. 2021/116 ws. CP1 i zgodnie z SESAR Deployment Programme.	Uwaga nieuwzględniona, gdyż jej charakter jest zbyt szczegółowy w stosunku do ogólności dokumentu, uwzględnienie tego działania wymagało by również dopisania pozostałych zadań realizowanych przez PAŻP, a wynikających z innych przepisów.
540.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155		Należy uzupełnić o budowanie własnego ADSP Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, wraz z jego kadrą techniczną.	Uwaga nieuwzględniona, nieznany jest jeszcze ostateczny kształt rozwiązań legislacyjnych w pakiecie SES2+, można uznać że proponowane działanie mieści się w działaniu 1 zawartym w tabeli.

541.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155	Zapewnianie ciągłości obsługi ruchu nie tylko tranzytowego, ale również dolotów i odlotów do/z polskich lotnisk w przypadku lokalnych awarii w oparciu o systemy zapasowe oraz zdolność do przywrócenia 100% przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej w ciągu 48 godzin nawet w przypadku utraty (zniszczenia) podstawowego centrum operacyjnego w Warszawie.	Sugeruje się zastąpienie zdania poniższym zdaniem: Zapewnianie ciągłości obsługi ruchu nie tylko tranzytowego, ale również dolotów i odlotów do/z polskich lotnisk w przypadku lokalnych awarii w oparciu o systemy zapasowe oraz zdolność do przywrócenia funkcjonowania przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej w ciągu 48 godzin nawet w przypadku utraty (zniszczenia) podstawowego centrum operacyjnego w Warszawie.	. W związku ze zmianą treści projektu uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż dotyczyła zagadnień, które zostały usunięte bądź przeredagowane
542.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155	Wprowadzenie zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego Centralnym Portem Komunikacyjnym, a także dokonanie rekonstrukcji struktury przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w zakresie wprowadzenia zmian w obszarze nawigacji terminalowej i trasowej.	Sugeruje się przeredagowanie zdania, gdyż procedury dostosowuje się do wymagań i potrzeb ruchu lotniczego, a nie Zarządzającego.	Uwaga uwzględniona.
543.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Żegluga powietrzna, Działania do 2030, str. 155	Modernizacja i automatyzacja struktur przestrzeni powietrznej i rozwoju służb ruchu lotniczego.	Zdanie niezrozumiałe - należy zastąpić następującym zdaniem: Modernizacja struktur przestrzeni powietrznej i rozwój służb ruchu lotniczego.	Uwzględniono uwagę
544.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych, str. 156	Kontynuując politykę wypracowaną w drugim okresie odniesienia dla systemu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej minister właściwy do spraw transportu zdecydował, że w rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa w okresie od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. ustanowione zostaną dwie strefy pobierania opłat terminalowych	<i>Korekta merytoryczna:</i> „...w okresie od dnia 1 stycznia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. ustanowione zostały dwie strefy pobierania opłat terminalowych”	Uwzględniono uwagę

545.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych, str. 157	Działania do 2030 r.: Przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w okresie referencyjnym i wypracowanie optymalnych rozwiązań na okres czwarty tj. od roku 2025 i kolejne.	<i>Korekta merytoryczna:</i> Przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w trzecim okresie referencyjnym (2020-2024) i wypracowanie optymalnych rozwiązań na czwarty i kolejne okresy referencyjne tj. od roku 2025.	Uwzględniono uwagę
546.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych, str. 157	W ramach przygotowań do czwartego i kolejnych okresów referencyjnych, mając na uwadze poziom i strukturę ruchu lotniczego oraz rodzaj zapewnianych służb żeglugi powietrznej, analizy wymagać będzie utrzymanie stanu obecnego, powrót do systemu jednostrefowego czy ustanowienie więcej niż dwóch stref pobierania opłat terminalowych.	<i>Propozycja dodania słowa „lub”:</i> W ramach przygotowań do czwartego i kolejnych okresów referencyjnych, mając na uwadze poziom i strukturę ruchu lotniczego oraz rodzaj zapewnianych służb żeglugi powietrznej, analizy wymagać będzie utrzymanie stanu obecnego lub powrót do systemu jednostrefowego czy ustanowienie więcej niż dwóch stref pobierania opłat terminalowych.	Uwzględniono uwagę
547.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych, str.157	Przepisy UE z obszaru SES pozostawały w zakresie kompetencji państwa członkowskiego do uregulowania na poziomie ustawowym sposobu ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych i zatwierdzania stawek opłat terminalowych dla tych stref, zarówno w zakresie opłat terminalowych objętych przepisami UE, jak opłat terminalowych nieobjętych tymi przepisami.	Wymaga przeredagowania. Proponowany zapis: „Przepisy UE z obszaru SES pozostawiły w kompetencji państwa członkowskiego do uregulowania na poziomie ustawowym sposób ustanawiania stref pobierania opłat terminalowych i zatwierdzania stawek opłat terminalowych dla tych stref, zarówno w zakresie opłat terminalowych objętych przepisami UE, jak opłat terminalowych nieobjętych tymi przepisami. Powyższe zdanie nie dotyczy czasu przeszłego tylko stanu aktualnego.	Uwzględniono uwagę
548.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych Strona 157	W konsekwencji dokonano nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze w zakresie podstaw kosztowych zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej na lotniskach wyłączonych ze stosowania przepisów UE.	Wymaga przeredagowania. Proponowany zapis: „W konsekwencji dokonano nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze w zakresie przepisów dotyczących podstaw kosztowych opłat terminalowych służb żeglugi	Uwzględniono uwagę

				powietrznej zapewnianych na lotniskach wyłączonych ze stosowania przepisów UE.” Znowelizowane zostały przepisy, a nie podstawy kosztowe. Ponadto podstawy kosztowe dotyczą opłat terminalowych, a nie terminalowych służb żeglugi powietrznej.	
549.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy pobierania opłat terminalowych h Str. 157	Właściwym wydaje się, aby porty lotnicze objęte jedną strefą pobierania opłat terminalowych charakteryzowały się zbliżonym rodzajem i zakresem zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz były objęte planem skuteczności działania. Dodatkowo pod uwagę należałoby wziąć poziom kosztów jednostkowych (wysokość hipotetycznej stawki jednostkowej) w okresie, w którym planowane jest objęcie jedną strefą w wybranych portach lotniczych.	Proponuje się preredagowanie oraz uwzględnienie korekty w sformułowaniu: „w wybranych portach lotniczych”: Proponowany zapis: „Właściwym wydaje się, aby porty lotnicze objęte jedną strefą pobierania opłat terminalowych charakteryzowały się zbliżonym rodzajem i zakresem zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz były objęte wszystkie lub nie objęte w ogóle planem skuteczności działania. Dodatkowo pod uwagę należałoby wziąć poziom kosztów jednostkowych (wysokość hipotetycznej stawki jednostkowej) w okresie, w którym planowane jest objęcie jedną strefą wybranych portów lotniczych.” Porty objęte jedną strefą pobierania opłat terminalowych mogą być albo wszystkie ujęte w PSD albo wszystkie wyjęte z zakresu PSD. Zgodnie z możliwością jaką dają przepisy UE w zakresie SES nie wszystkie porty lotnicze muszą być nimi objęte.	Uwzględniono uwagę
550.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Strefy opłat terminalowych h. Str. 157	Jednocześnie wysokość stawek opłat terminalowych powinna być urealniona i co do zasady pokrywać faktyczne koszty funkcjonowania służb żeglugi powietrznej w danym porcie lotniczym.	Propozycja usunięcia zapisu, gdyż obecny zapis może sugerować, iż obecne koszty służb żeglugi powietrznej nie odzwierciedlają faktycznych kosztów funkcjonowania.	Uwaga uwzględniona.
551.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania	Jednocześnie, jeszcze na początku 2020 r. wskaźniki przepustowości polskich portów lotniczych oscylowały w okolicach wartości maksymalnych.	Kilka podrozdziałów wcześniej wskazano wykorzystanie przepustowości na poziomie 80% i wzrost kilkuprocentowy w skali roku. Podkreślono, iż planuje się bądź realizuje	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowana treść nie wyklucza informacji z wcześniejszych rozdziałów.

		nia i rozwoju rynku lotniczego, str.158		inwestycje oraz wskazano, że powrót ruchu z 2019 roku nastąpi w 2024.	
552.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek cargo lotniczego w Polsce, str. 162	Należy zauważyć znaczny wzrost w ostatnich latach przewozów cargo w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka, gdzie w 2019 r. dynamika wzrostu tych przewozów wyniosła aż 280% względem 2018 r.	Warto uwzględnić również potencjał.	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na brak jasności przekazu.
553.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek cargo lotniczego w Polsce, str. 164	Działania do 2030r. Rozbudowa terminali lotniczych cargo i stworzenie warunków dla przewoźników cargo zarejestrowanych w Polsce.	Zgodnie z posiadanymi informacjami duże ośrodki regionalne już dysponują zapleczem do obsługi cargo, posiadają infrastrukturę zdolną do obsługi największych statków powietrznych oraz nie mają ograniczeń do operowania w nocy. Być może warto rozważyć bardziej szczegółową analizę zagadnienia.	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu.
554.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek General Aviation, str. 167		W opinii Agencji zasadne jest kierunkowe wskazanie w „Polityce Lotniczej” planów dotyczących zmian legislacyjnych dotyczących katalogu zwolnień z opłat nawigacyjnych i wprowadzenie rozwiązania nakładającego na użytkowników opłaty za wykonany lot, co umożliwiłoby pokrycie części kosztów utrzymania infrastruktury i służb bez dodatkowego zwiększania obciążeń budżetu państwa. W toku działalności prowadzonej przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej obserwowany jest od kilku lat istotny wzrost ruchu General Aviation (dalej: „GA”) w FIR Warszawa. W szczególności ruch realizowany na zasadach VFR (ang. <i>Visual Flight Rules</i>), jak również loty mieszane IFR/VFR wykonywane są w dużej części	Uwaga nieuwzględniona, niezależnie od prac nad Polityką Lotniczą trwają analizy w zakresie ewentualnych zmian w obszarze zwolnień z opłat nawigacyjnych.

				<p>w strefach kontrolowanych polskich portów lotniczych. Omawiane zjawisko utrzymuje się również w okresie pandemii COVID-19. Zwiększająca się aktywność ruchu GA wymaga zapewnienia przez PAŻP znaczących osobowych zasobów koniecznych do obsłużenia tego typu lotów w ramach zapewniania służb ATC.</p> <p>Sytuacja ta nabiera szczególnego znaczenia wobec znaczącego spadku od marca 2020 roku wielkości ruchu lotniczego podlegającego opłatom nawigacyjnym, co przekłada się na drastyczny deficyt przychodów PAŻP oraz generowanie strat finansowych.</p> <p>Należy zaznaczyć, że dynamika przyrostu operacji VFR w CTR-ach polskich portów komunikacyjnych w 2019 roku w stosunku do 2018 roku wyniosła 3,9%. Dynamika przyrostu takich operacji w 2020 roku w stosunku do 2019 roku była również dodatnia (pomimo pandemii COVID-19) i wyniosła 1,1%, natomiast porównanie liczby operacji w pierwszym półroczu 2021 roku do pierwszego półrocza 2020 roku potwierdza dalszy dynamiczny, bo wynoszący aż 7,6% przyrost obsłużonych lotów VFR lub mieszanych IFR/VFR, realizowanych w strefach kontrolowanych polskich portów lotniczych.</p> <p>Powyższe informacje wskazują, że znaczny wzrost liczby operacji niewystarczająco rekompensowanych dotacją celową lotów typu VFR, przy jedocześnie istotnym spadku w pełni płatnego ruchu IFR oznacza zmianę procentową stosunku obsługiwanego ruchu VFR/IFR, a w konsekwencji 1) dalsze istotne zaangażowanie służb ATC (spadek</p>	
--	--	--	--	---	--

				pracochłonności mniejszy niż spadek przychodów) oraz 2) negatywną sytuację dla finansów PAŻP.	
555.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek General Aviation, str. 165	Jednakże ten rodzaj ruchu nie rośnie jednak równomiernie, a w wypadku wielu regionów dostępność infrastruktury lotniczej dla GA się pogarsza.	Brak analizy popierającej ten wniosek.	Uwaga nieuwzględniona, jak zauważono w treści dokumentu planuje się dokonanie pogłębionych analiz rynku GA.
556.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Rynek General Aviation, str. 167	Ograniczenie liczby operacji lotniczych, czy rodzaju wykonywanych na nim lotów jest tylko połowicznym działaniem mającym ograniczyć ten negatywny wpływ.	Działaniem powinno być raczej ograniczanie dalszego wzrostu liczby operacji lotniczych na lotnisku Warszawa Babice.	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany fragment został użyty w innym kontekście.
557.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju s.170	Innowacje	Wskazane byłoby tu choćby zaznaczenie dotychczasowego zaangażowania PAŻP w prace badawczo-rozwojowe Programu SESAR w ramach SESAR JU oraz ambicjach i gotowości PAŻP do kontynuowania zaangażowania w ten obszar w ramach następcy obecnego SESAR JU.	Uwaga nieuwzględniona. Brak konkretnej propozycji zapisu.
558.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju s.170	Powszechne stają się nowe innowacyjne projekty służące usprawnieniu funkcjonowania lotnisk, takie jak zwiększanie płynności (...)	<i>Propozycja przerehabilitacji:</i> Powszechne stają się nowe innowacyjne projekty służące poprawie bezpieczeństwa, usprawnieniu planowania operacji (również bezzałogowych), usprawnieniu funkcjonowania lotnisk, takie jak zwiększanie płynności (...)	Uwzględniono uwagę
559.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Innowacje, str. 171	(...) partnerstwach dot. komponentu technologicznego Single European Sky.	<i>Propozycja uzupełnienia:</i> (...) partnerstwach dot. komponentu technologicznego Single European Sky. Zakres prac obejmuje m.in. zagadnienia: Airport Airside and Runway Throughput Total Airport Management 4D Skyways Surface Traffic Alerts Improve Runway Safety ATM U-space interface	Uwaga nie uwzględniona, ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu.

				<p>Enable RPAS Insertion in Controlled Airspace Downlinking Flight Trajectory for improved ATM performance W dłuższej perspektywie również: Connected and automated ATM Air-ground integration and autonomy Capacity on demand and dynamic airspace U-space and urban mobility</p>	
560.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie str. 172	Szacuje się, że w branży lotniczej w Polsce zatrudnionych jest aktualnie ponad 242 tysięcy osób.	Korekta redakcyjna – Szacuje się, że w branży lotniczej w Polsce zatrudnionych jest aktualnie ponad 242 tysiące osób.	Uwzględniono uwagę
561.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie str. 173	Ostatni wiersz (AFIS) w tabeli przedstawiającej liczbę posiadaczy ważnych licencji w poszczególnych latach	Proponuje się usunąć ten wiersz z uwagi na brak danych lub uzupełnienie stosownymi danymi.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
562.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, Działania do 2030r., str. 178		<p><i>Propozycja dodania zapisu:</i> Polska Agencja Żeglugi Powietrznej posiada własny, certyfikowany zgodnie z przepisami unijnymi, ośrodek szkolenia personelu ATS. Szkolą się w nim kandydaci na kontrolerów ruchu lotniczego do pracy w służbach TWR, APP i ACC oraz kandydaci na informatorów służby informacji powietrznej. PAŻP kształci również kadry techniczne (ATSEP) niezbędne do zapewnienia bezpiecznego przepływu ruchu lotniczego. Biorąc pod uwagę spodziewany rozwój ruchu lotniczego w Polsce, Europie i na świecie, planowaną budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej planuje rozbudowę własnego</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Nie uwzględniono propozycji dodania działania utworzenia Akademii ATS szkolącej kadry potrzebne do obsługi ruchu lotniczego w różnych dziedzinach, ze względu na kierunkowy charakter dokumentu. Polityka Lotnicza wskazuje kierunki, a nie konkretne działania.

				<p>ośrodka szkoleniowego i stworzenie Akademii Lotniczej, aby sprostać spodziewanemu zapotrzebowaniu na nowych kontrolerów ruchu lotniczego jak również personel techniczny oraz zapewnić jednoczesny rozwój kompetencyjny i językowy pozostałych grup zawodowych personelu potrzebnego do obsługi ruchu lotniczego.</p> <p>Wykorzystując korzystne położenie geograficzne, wielkość i doświadczenie organizacji, jednym z celów Akademii będzie również otwarcie na klientów zewnętrznych w zakresie szkoleń personelu ATC. Pozwoli to utrwalić miejsce PAŻP jako lidera w regionie wśród instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.</p> <p>Dalsza rozbudowa symulatorów kontroli ruchu lotniczego dla służb wieżowych oraz radarowych, inwestycje w wykorzystanie uczenia maszynowego i sztucznej inteligencji pozwolą na adekwatną odpowiedź na popyt na pracowników do obsługi ruchu lotniczego związany ze wzrostem ruchu lotniczego i rozwojem całego rynku lotniczego.</p> <p><i>Propozycja dodania zapisu do tabeli z Działaniami do 2030r.:</i> Utworzenie Akademii ATS szkolącej kadry potrzebne do obsługi ruchu lotniczego w różnych dziedzinach.</p>	
--	--	--	--	--	--

563.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie, Działania do 2030r., str. 178		Brakuje kadry technicznej do zapewniania w przyszłości usług ATM Data Service Provision, bez którego polska żegluga powietrzna będzie skazana na dostawców zagranicznych i nie będzie dysponować istotnym składnikiem przyszłej infrastruktury krytycznej.	Uwaga uwzględniona
564.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Bezzałogowe statki powietrzne, str. 179	Zastosowania dronów obejmują różne dziedziny gospodarki – bezzałogowe statki powietrznych wspierają wykonywanie czynności takich jak rejestracja obrazu....	<i>Korekta językowa:</i> Zastosowania dronów obejmują różne dziedziny gospodarki – bezzałogowe statki powietrzne wspierają wykonywanie czynności takich jak rejestracja obrazu....	Uwzględniono uwagę
565.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Bezzałogowe statki powietrzne, str. 179	Pierwszym wyzwaniem jakie stoi przed lotnictwem cywilnym w związku z rozwojem lotnictwa bezzałogowego jest potrzeba separacji lotnictwa bezzałogowego od załogowego i koordynacji operacji lotniczych bezzałogowych statków powietrznych w strefach kontrolowanych lotnisk (CTR). PAŻP jako pierwsza na świecie instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, na przestrzeni marca-maja 2020 r. wdrożyła operacyjnie w strefach kontrolowanych największych lotnisk w kraju ...	Sugeruje się dodanie przypisu: Polska traci przewagę konkurencyjną w rozwoju koncepcji U-Space – obecnie system taki dla całego kraju posiada Szwajcaria <u>Uzasadnienie</u> - porównaj www.swissuspace.ch oraz https://sfo.skyguide.ch/operator/requests	Uwaga nieuwzględniona. MI nie przychyliła się do dodania przypisu w zaproponowanej formie. W ocenie MI można rozważyć dodanie w treści dokumentu przypisu informującego, że koncepcja U-Space jest już wdrażana m.in. w Szwajcarii.
566.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Bezzałogowe statki powietrzne, str. 180	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, realizuje projekt Usługi Cyfrowe dla Bezzałogowych Statków Powietrznej.	Należy dodać jeszcze Ministerstwo Infrastruktury, które również realizuje program Usług Cyfrowych.	Uwzględniono uwagę
567.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Bezzałogowe statki powietrzne, str. 180		Propozycja uwzględnienia w działaniach do 2030r.: - wprowadzenie regulacji systemowych dotyczących zarówno zarządzania ruchem, jak i finansowania	MI dziękuje za zwrócenie uwagi na potrzebę wprowadzenia regulacji systemowych dotyczących

		Działania do 2030r.		<p>obsługi ruchu BSP.</p> <p>Całość intensywnie rozwijającego się ruchu Bezzałogowych Statków Powietrznych jest bardzo istotnym elementem, który funkcjonując równolegle do załogowego ruchu lotniczego także generuje stosowne nakłady pracy personelu operacyjnego PAŻP. Biorąc pod uwagę skalę, tempo i intensywność rozwoju BSP – niezbędne będzie wprowadzenie regulacji systemowych dotyczących zarówno zarządzania ruchem jak i finansowania obsługi ruchu BSP.</p> <p>Podobnie jak w przypadku lotów zwolnionych – rosnące koszty obsługi operacji BSP będą przedmiotem coraz szerszej, krytycznej dyskusji ze strony użytkowników przestrzeni powietrznej realizujących operacje załogowe – pełnopłatne w ramach opłat nawigacyjnych.</p>	zarówno zarządzania ruchem, jak i finansowania obsługi ruchu BSP. Szczegółowe opisy poświęcone tym zagadnieniom, zostaną zawarte w oddzielnym dokumencie o charakterze programowym dotyczącym obszaru bezzałogowych statków powietrznych.
568.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym str.182	Działanie na rzecz ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym jest nadrzędnym i priorytetowym zadaniem państwa.	<p>Proponuje się zastąpić zdaniem:</p> <p>Działanie na rzecz utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym jest nadrzędnym i priorytetowym zadaniem państwa.</p>	Uwzględniono uwagę
569.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VI: Stworzenie	Bezpieczeństwo lotnicze (w tym cyberbezpieczeństwo)	Wskazane byłoby uzupełnienie informacji nt. cyberbezpieczeństwa w powiązaniu z Programem SESAR, zarówno w jego warstwie planistycznej (ATM MP) i	Uwaga nieuwzględniona, Wnioskodawca nie wskazał konkretnej propozycji treści zapisu.

		warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym str.182		badawczo-rozwojowej, jak i wdrożeniowej (CP1, SESAR Deployment Programme). Program SESAR adresuje bowiem zagadnienia cyberbezpieczeństwa.	
570.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym str.186	Działania do 2030r.	Sugeruje się uwzględnienie kwestii egzekwowania przepisów prawa lotniczego przez General Aviation także w tym rozdziale.	Uwaga nieuwzględniona. Brak jasności przekazu.
571.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym str. 191	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu Kwestie ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego zostały uwzględnione w Programie Komisji Europejskiej pn. „Europejski Zielony Ład”38). Ambitny cel redukcyjny przyjęty przez Komisję Europejską zakładający ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90% do 2050 r., pozwalający osiągnąć neutralność klimatyczną, wymaga istotnych działań we wszystkich rodzajach transportu. Program Komisji Europejskiej przewiduje,	Wskazane byłoby uzupełnienie tego obszaru o informację mówiącą, że Program SESAR, zarówno w warstwie planistycznej (ATM MP) i badawczo-rozwojowej, jak i wdrożeniowej (CP1, SESAR Deployment Programme), adresują tematy związane z ochroną środowiska.	Uwaga nieuwzględniona, Wnioskodawca nie wskazał konkretnej propozycji treści zapisu.

			że ograniczenie emisji z transportu lotniczego może zostać osiągnięte m.in. przez usprawnienie zarządzania jednolitą europejską przestrzenią powietrzną,		
572.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu, str. 191	Największą szansą na realną redukcję emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego są działania na szczeblu międzynarodowym, w szczególności na szczeblu europejskim.	<i>Propozycja uzupełnienia:</i> Największą szansą na realną redukcję emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego są działania na szczeblu międzynarodowym, w szczególności na szczeblu europejskim, dla przykładu już Program SESAR 2020 przykłada ogromny nacisk na kwestie środowiskowe i wykazania poprawy związanych z nią wskaźników jako warunku obowiązkowego dla nowych projektów.	Uwaga uwzględniona.
573.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym str. 194	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu Procedury nawigacyjne	Wskazane uzupełnienie śródtytułu o "i przestrzeń powietrzna", tj. cały śródtytuł powinien brzmieć „Procedury nawigacyjne i przestrzeń powietrzna”	Uwzględniono uwagę
574. 7	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym str. 194	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu W celu optymalizacji efektywności lotów po trasie, koncepcja Free Route Airspace zostanie zgodnie z dokumentem EUROCONTROL, Airspace Architecture Study, rozszerzona w zakresie współpracy międzynarodowej.	Wskazane byłoby odniesienie do European ATM Master Plan, jako do nowszego dokumentu planistycznego w zakresie ATM. Airspace Architecture Study to studium, którego szereg koncepcji znalazło odzwierciedlenie następnie w ATM MP. Najnowszy ATM MP (edycja 2020) zawiera w swoim planie działań wdrożenie koncepcji cross-border Free Route Airspace, która ma pozytywny wpływ na obszar ochrony środowiska. Wskazane byłoby także uzupełnienie tego fragmentu o rozporządzenie KE 2021/116 (CP1) oraz o SESAR Deployment Programme, które także zawierają zestaw działań prowadzących do	Uwaga nieuwzględniona, zakwestionowany fragment został zmieniony na podstawie wcześniejszych uwag.

				implementacji cross-border FRA.	
575.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Inicjatywa Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) oraz system ETS str.194	Ma to szczególne znaczenie w przypadku planowanego powrotu ruchu lotniczego do stanu epidemii za 4 lata.	<i>Korekta językowa:</i> Ma to szczególne znaczenie w przypadku planowanego powrotu ruchu lotniczego do stanu sprzed epidemii za 4 lata.	Uwaga uwzględniona (Uwaga powtórzona)
576.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu Działania do 2030r., str. 195	Usprawnienie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz wdrażanie umożliwiających ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne.	<i>Propozycja dodania słowa „procedur” – korekta merytoryczna:</i> Usprawnienie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz wdrażanie procedur umożliwiających ograniczenie negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko naturalne.	Uwzględniono uwagę
577.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej, str. 202	Zarząd PAŻP jest odpowiedzialny za określenie jej priorytetów, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności PAŻP.	<i>Należy zastąpić „PAŻP” akronimem „EASA” – zgodnie z intencją w zgłoszonym przez PAŻP komentarzu:</i> Zarząd EASA jest odpowiedzialny za określenie jej priorytetów, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności EASA.	Uwaga uwzględniona.
578.	Polska Agencja Żeglugi	Kierunek interwencji	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest ponadto również członkiem Komitetu	<i>Korekta edytorska</i>	Uwzględniono uwagę

	Powietrznej	VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej, str. 202	Koordynacyjnego Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz Wiceprzewodniczącym Tymczasowej Rady EUROCONTROL.	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest ponadto członkiem Komitetu Koordynacyjnego Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz Wiceprzewodniczącym Tymczasowej Rady EUROCONTROL.	
579.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej Działania do 2030r., str. 203	Aktywny udział Polski w negocjacjach kompleksowych umów o transporcie lotniczym z krajami pozaunijnymi oraz wpływ na korzystną dla Polski realizację tych umów.	<i>Korekta językowa</i> Aktywny udział Polski w negocjacjach kompleksowych umów o transporcie lotniczym z krajami pozaunijnymi oraz wpływ na korzystną dla Polski realizację tych umów.	Uwzględniono uwagę
580.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej	Działania do 2030 r. Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager).	Zarówno SESAR Joint Undertaking, jak i SESAR Deployment Manager w najbliższym czasie ulegną organizacyjnemu przeobrażeniu, dlatego wskazane jest mówienie o "następcach" zarówno SJU, jak i SDM.	Uwaga częściowo uwzględniona.

		owej str. 203			
581.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Finansowanie transportu lotniczego. Str. 204	W połowie 2021 r. prace nad kolejnymi wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021-2027.	Wymagane uzupełnienie. Proponowany zapis: „W połowie 2021 r. rozpoczęto prace nad kolejnymi wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021-2027.”	Uwzględniono uwagę
582.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Finansowanie transportu lotniczego str. 206	Nowy Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w wysokości 560 mld Euro zapewni wsparcie finansowe na inwestycje i reformy, w tym te dotyczące transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz odporności gospodarek krajowych, łącząc je z priorytetami UE.	Korekta redakcyjna – Nowy Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w wysokości 560 mld euro zapewni wsparcie finansowe na inwestycje i reformy, w tym te dotyczące transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz odporności gospodarek krajowych, łącząc je z priorytetami UE.	Uwaga uwzględniona (Powtórzona uwaga)
583.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Działania finansowe związane z pandemią COVID-19 str. 207	Dodatkowo, zgodnie z art. 15zzzzl ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych, dotacja może być udzielona na finansowanie realizacji zadań Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dotyczących obsługi i koordynacji lotów bezzałogowych statków powietrznych za pomocą systemu teleinformatycznego,	Na chwilę obecną brak jest rozporządzenia umożliwiającego złożenie wniosku o dotację. Powyższe nie jest uwagą do właściwej treści dokumentu, a zwróceniem uwagi na fakt, iż na chwilę obecną PAŻP nie może realizować przepisu ustawy.	Ministerstwo Infrastruktury dziękuje za przekazaną sugestię. Jednocześnie resort infrastruktury informuje, że trwają prace legislacyjne na zmianę treści przepisu art. 15zzzzl ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 .
584.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na	Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki Działania do 2030 r. (ramka) Umożliwienie absorpcji środków finansowych pochodzących z funduszy Unii Europejskiej na realizację działań ukierunkowanych na ochronę środowiska	Wskazane dodanie obszaru dot. finansowania inwestycji związanych z obszarem wdrożeniowym Programu SESAR.	Uwaga uwzględniona.

		arenie międzynarodowej str. 208	oraz inwestycje związane z obronnością kraju.		
585.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki Działania do 2030 r. (ostatni zapis w ramce) str. 208	Uproszczenie procesu inwestycyjnego (specustawa lotniskowa).	Zweryfikować możliwość prawną utrzymania, w świetle rozstrzygnięć sądowych wskazujących ograniczenia, m.in. udziału interesariuszy w postępowaniu jako niezgodne z prawem (dot. to m.in. organizacji ekologicznych)	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga niezrozumiała. Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że umożliwienia udziału zainteresowanej społeczności, w tym organizacjom ekologicznym, w postępowaniach prowadzonych na podstawie specustaw dotyczących realizacji inwestycji celu publicznego jest konieczne w świetle przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE L 26 z 28.1.2012, str. 1, z późn. zm.). W celu zapewnienia właściwej transpozycji ww. dyrektywy ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. z 2018 r. poz. 1380, z późn. zm.), zwana dalej „specustawą lotniskową”, została znowelizowana ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie

					<p>środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 784).</p> <p>Uchwalenie ww. ustawy stanowiło realizację zobowiązania Rządu Rzeczypospolitej Polskiej podjętego w odpowiedzi na uzasadnioną opinię Komisji Europejskiej z dnia 7 marca 2019 r. (naruszenie nr 2016/2046), skierowaną do RP na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w sprawie uchybienia zobowiązaniom określonym w art. 11 ust. 1 i 3 ww. dyrektywy, a rozwiązania w niej zawarte zostały wypracowane w porozumieniu z przedstawicielami Komisji Europejskiej.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy uznać, że obowiązujące przepisy specustawy lotniskowej w zakresie dotyczącym udziału zainteresowanej społeczności w postępowaniu dotyczącym inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego są zgodne z prawem UE i nie powinny podlegać dalszym zmianom</p>
586.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki	Działania do 2030r.	Sugeruje się uwzględnić w Działaniach do 2030 r. następujące działanie: Dostosowanie prawa krajowego do kierunków wynikających z SES2+ umożliwiając tym samym rozwój polskich podmiotów świadczących służby żeglugi powietrznej.	Uwaga nieuwzględniona. Działanie zostało wpisane w innej części dokumentu.

		str. 208			
587.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej, od str. 210	Tabela 9. Lista działań do 2030 r.	Tabele działań do 2030 r. należy uzupełnić wprost o zapewnienie krajowego węzła sieci ATM Data Service Provision (ADSP) przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej jako istotnego elementu infrastruktury krytycznej. Tabele działań do 2030 r. należy również uzupełnić o rozwój kadry technicznej w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej do stworzenia i utrzymania krajowego systemu ADSP.	Uwaga nieuwzględniona, nieznanym jest jeszcze ostateczny kształt rozwiązań legislacyjnych w pakiecie SES2+.
588.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 212	Osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych na terenie krajów ECAC. Określenie wymagań i wprowadzenie obowiązku wykonywania operacji typu RNP1 i RNAV1.	<i>Propozycja zastąpienia sformułowania: „na terenie krajów ECAC” sformułowaniem „w przestrzeni FIR Warszawa”:</i> Osiągnięcie warunków umożliwiających prowadzenie nawigacji obszarowej ze zdefiniowanym wskaźnikiem RNP lub RNAV dla wszystkich operacji lotniczych w przestrzeni FIR Warszawa. Określenie wymagań i wprowadzenie obowiązku wykonywania operacji typu RNP1 i RNAV1.	Uwzględniono uwagę
589.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 212	Stworzenie i wykorzystanie odpowiedniej infrastruktury satelitarnej oraz racjonalizacja infrastruktury naziemnych pomocy nawigacyjnych zapewniająca przejście na nawigację satelitarną GNSS (ABAS, SBAS i GBAS), we wszystkich fazach lotu – zgodnie z zaleceniami ICAO.	Propozycja usunięcia słowa „stworzenie” - Propozycja zapisu: Wykorzystanie odpowiedniej infrastruktury satelitarnej oraz racjonalizacja infrastruktury naziemnych pomocy nawigacyjnych zapewniająca przejście na nawigację satelitarną GNSS (ABAS, SBAS i GBAS), we wszystkich fazach lotu – zgodnie z zaleceniami ICAO.	Uwaga uwzględniona.
590.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system	Zapewnienie i utrzymanie na lotniskach możliwości wykonywania operacji we wszelkich warunkach pogodowych.	Poza propozycją przeformułowania zapisu jak w poprzednich uwagach, propozycja usunięcia przypisania Polskiej Agencji	Uwaga nieuwzględniona. Tak jak w uwadze, projektodawca zauważa, że zadanie to powinno

		monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 212		Żeglugi Powietrznej jako podmiotu właściwego do realizacji tego zadania - realizacja tego celu jest tylko częściowo zależna od PAŻP. Poza zapewnieniem systemów CNS niezbędnym czynnikiem jest infrastruktura lotnisk (np. światła, METEO).	być realizowane również przez inne podmioty.
591.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Działania do 2030 r., str. 138 Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str.212	Wdrożenie koncepcji FRA	<i>Propozycja zmiany zapisu na:</i> Wdrożenie koncepcji FRA/cross border FRA	Uwzględniono uwagę
592.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 212	Wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na poprawę poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska	Wskazane dodanie elementu efektywności kosztowej, tj. „Wdrażanie w portach lotniczych nowoczesnych technologii ukierunkowanych na utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochronę środowiska, przy uwzględnieniu elementów efektywności kosztowej”.	Uwzględniono uwagę
593.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki	Zapewnienie i utrzymanie infrastruktury dla obszarowych (RNAV) procedur SID i STAR, oraz procedur oczekiwania (holding), a tam gdzie to będzie niezbędne także dla konwencjonalnych.	<i>Propozycja zmiany zapisu na:</i> Zapewnienie i utrzymanie infrastruktury dla obszarowych (RNAV) procedur SID i STAR, oraz procedur oczekiwania (holding), w oparciu o nawigację RNAV a tam gdzie to	Uwzględniono uwagę

		Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 213		będzie niezbędne także dla konwencjonalnych procedur.	
594.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 213	Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DNE na wypadek awarii GNSS.	<i>Korekta językowa nazwy „DME/DME”:</i> Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DME na wypadek awarii GNSS.	Uwzględniono uwagę
595.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 213	Wdrożenie GNSS jako podstawowego sensora nawigacji RNAV (GPS/ABAS, GPS/SBAS(EGNOS) + Galileo). Przewiduje się także wdrożenie GBAS GAST-C i D jako wspomagania dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. I i III na wybranych lotniskach.	<i>Propozycja korekty zapisu na:</i> Wdrożenie GNSS jako podstawowego sensora nawigacji RNAV (GPS/ABAS, GPS/SBAS(EGNOS) + Galileo). Przewiduje się także wdrożenie GBAS jako wspomagania dla GPS, umożliwiającego wykonywanie podejść w CAT. II i III na wybranych lotniskach.	Uwzględniono uwagę (Powtórzona uwaga)
596.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowan ia Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str.213	Ostateczne wycofanie z eksploatacji radiolatarni NDB.	Proponuje się usunięcie tego zadania – zostało zrealizowane	Uwzględniono uwagę
597.	Polska Agencja	Zasady	Wsparcie lotnisk w celu osiągnięcia przez	Działanie tożsame z innym działaniem:	Uwaga uwzględniona

	Żegluga Powietrznej	realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str.213	nie zdolności do wykonywania operacji w warunkach pogodowych, co najmniej kategorii II.	Zapewnienie i utrzymanie na lotniskach możliwości wykonywania operacji we wszelkich warunkach pogodowych Dlatego też sugeruje się usunięcie tego działania.	
598.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str.213	Zapewnienie i utrzymanie prowadzenia względem drogi startowej dla startów, lądowań, podejścia końcowego i kołowania.	Sugeruje się usunięcie tego działania z dokumentu – działanie nieadekwatne do dokumentu tej rangi.	Uwaga uwzględniona
599.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Zapewnianie ciągłości obsługi ruchu nie tylko tranzytowego, ale również dolotów i odlotów do/z polskich lotnisk w przypadku lokalnych awarii w oparciu o systemy zapasowe oraz zdolność do przywrócenia 100% przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej w ciągu 48 godzin nawet w przypadku utraty (zniszczenia) podstawowego centrum operacyjnego w Warszawie.	Sugeruje się zastąpienie działania następującym zapisem: Zapewnianie ciągłości obsługi ruchu nie tylko tranzytowego, ale również dolotów i odlotów do/z polskich lotnisk w przypadku lokalnych awarii w oparciu o systemy zapasowe oraz zdolność do przywrócenia funkcjonowania przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej w ciągu 48 godzin nawet w przypadku utraty (zniszczenia) powietrznej w ciągu 48 godzin nawet w przypadku utraty (zniszczenia) podstawowego centrum operacyjnego w Warszawie.	Uwaga nieuwzględniona. W związku ze zmianą treści projektu uwaga stała się bezprzedmiotowa, gdyż dotyczyła zagadnień, które zostały usunięte bądź przeredagowane.
600.	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Zasady realizacji i system	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł	<i>Propozycja korekty zapisu na:</i> Zapewnienie autoryzowanym użytkownikom	Uwzględniono uwagę

		monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC).	końcowym możliwości wykorzystania wybranych danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC).	
601.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, rozbudowa SDDC).	<i>Propozycja korekty zapisu:</i> Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, LAM, rozbudowa SDDC). Ponadto proponujemy dodać zarządzającego lotniskiem CPK jako podmiot właściwy do realizacji tego zadania (oprócz PAŻP).	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty.
602.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC).	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych – użytkownikom uprawnionym) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC). <u>Uzasadnienie</u> - ze względu na bezpieczeństwo i obronność Państwa.	Uwzględniono uwagę (Powtórzona uwaga)
603.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC).	W kolumnie „Podmiot właściwy” należy wpisać Polska Agencja Żeglugi Powietrznej we współpracy z urzędem obsługującym MON Uzasadnienie: dotyczy wykorzystania wojskowych radarów pierwotnych	Uwaga uwzględniona

604.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, rozbudowa SDDC).	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S).	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty.
605.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozoru (system SDDC).	Sugeruje się usunięcie zapisu w nawiasie (w tym wojskowych radarów pierwotnych), propozycja zapisu poniżej: Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozoru (system SDDC).	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty
606.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, rozbudowa SDDC).	Sugeruje się usunięcie zapisu dotyczącego rozbudowy SDDC – rozbudowa SDDC nie jest konieczna w kontekście CPK, propozycja zapisu poniżej: Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S).	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty.
607.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Rozbudowa infrastruktury pod kątem CPK (WAM, SMR, zestawy PSR/MSSR S, rozbudowa SDDC).	W związku z tym, że inwestycje te będą realizowane z uwagi na CPK wskazane jest uwzględnienie CPK w kolumnie: <i>Podmiot właściwy</i> jako współfinansującego te projekty.	W związku z wykluczającymi się uwagami PAŻP, fragment został usunięty.
608.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 214	Zmiana formuły opracowania i procesu zatwierdzania planów generalnych lotnisk cywilnych, w szczególności w zakresie zapewnienia aktualności planów generalnych.	Wskazany aktywny udział PAŻP (np. skali i rodzaju zapewniania ATS i CNS)	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z przepisami w zakresie planów generalnych to Zarządzający Lotniskiem odpowiedzialny jest za opracowanie dokumentu.
609.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r.,	Modernizacja i automatyzacja struktur przestrzeni powietrznej i rozwoju służb ruchu lotniczego.	<i>Propozycja korekty zapisu:</i> Modernizacja struktur przestrzeni powietrznej i rozwój służb ruchu lotniczego.	Uwzględniono uwagę

		str. 215			
610.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 215	Przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w trzecim III okresie referencyjnym i wypracowanie optymalnych rozwiązań na okres IV tj. od roku 2025 i kolejne.	<i>Korekta redakcyjna:</i> Przeprowadzenie analizy funkcjonowania stref pobierania opłat terminalowych w trzecim okresie referencyjnym (2020-2024) i wypracowanie optymalnych rozwiązań na czwarty i kolejne okresy referencyjne tj. od roku 2025.	Uwzględniono uwagę
611.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 215	Analiza regulacji i barier administracyjnych oraz obszarów łamania regulacji przez użytkowników i propozycja adekwatnych rozwiązań.	Działanie zawiera dwa odrębne tematy: jeden dotyczy barier funkcjonowania, a drugi egzekwowania prawa. Obydwa są bardzo istotne. Problem z przestrzeganiem prawa, szczególnie przez lotnictwo GA może się pogłębiać. Wskazane kierunki rozwoju lotnictwa GA oraz wzrost ruchu związany z CPK mogą spowodować znaczące wzajemne oddziaływanie i wzrost incydentów.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
612.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 220	Zapewnienie udziału polskich przedstawicieli w organizacjach międzynarodowych (ICAO, EUROCONTROL) oraz agencjach i instytucjach UE (EASA, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager).	Zgodnie z komentarzem do zapisów na str. 203, zarówno SESAR Joint Undertaking, jak i SESAR Deployment Manager, w najbliższym czasie ulegną organizacyjnemu przeobrażeniu, dlatego wskazane jest mówienie o "następcach" zarówno SJU, jak i SDM.	Uwaga częściowo uwzględniona, kwestionowany fragment został przeredagowany.
613.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030 r. str. 220	Umożliwienie absorpcji środków finansowych pochodzących z funduszy Unii Europejskiej na realizację działań ukierunkowanych na ochronę środowiska oraz inwestycje związane z obronnością kraju.	Zgodnie z komentarzem do zapisów na s. 208, wskazane dodanie obszaru dot. finansowania inwestycji związanych z obszarem wdrożeniowym Programu SESAR	Uwaga uwzględniona (uwaga powtórzona)
614.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r.,		<i>Propozycja dodania następującego działania:</i> Zróżnicowanie rodzaju i zakresu	Uwaga uwzględniona.

		str. 221		zapewnianych służb żeglugi powietrznej w zależności od rodzaju i natężenia ruchu lotniczego, w tym szersze stosowanie AFIS na lotniskach o małym natężeniu ruchu. Podmiot właściwy: Urząd Lotnictwa Cywilnego Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Zarządzający portami lotniczymi	
615.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 221	Uproszczenie procesu inwestycyjnego (specustawa lotniskowa).	Uproszczenie procesu inwestycyjnego. Uzasadnienie – por. komentarz do zapisu na str. 208.	Uwaga nieuwzględniona (powtórzona) Uwaga niezrozumiała. Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że umożliwienia udziału zainteresowanej społeczności, w tym organizacjom ekologicznym, w postępowaniach prowadzonych na podstawie specustaw dotyczących realizacji inwestycji celu publicznego jest konieczne w świetle przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE L 26 z 28.1.2012, str. 1, z późn. zm.). W celu zapewnienia właściwej transpozycji ww. dyrektywy ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. z 2018 r. poz. 1380, z późn. zm.), zwana dalej

					<p>„specustawą lotniskową”, została znowelizowana ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 784).</p> <p>Uchwalenie ww. ustawy stanowiło realizację zobowiązania Rządu Rzeczypospolitej Polskiej podjętego w odpowiedzi na uzasadnioną opinię Komisji Europejskiej z dnia 7 marca 2019 r. (naruszenie nr 2016/2046), skierowaną do RP na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w sprawie uchybienia zobowiązaniom określonym w art. 11 ust. 1 i 3 ww. dyrektywy, a rozwiązania w niej zawarte zostały wypracowane w porozumieniu z przedstawicielami Komisji Europejskiej.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy uznać, że obowiązujące przepisy specustawy lotniskowej w zakresie dotyczącym udziału zainteresowanej społeczności w postępowaniu dotyczącym inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego są zgodne z prawem UE i nie powinny podlegać dalszym zmianom.</p>
616.	Polska Agencja Żeglugi	Tabela 9. Lista działań	Wdrożenie systemów zabezpieczeń antydronowych na lotniskach użytku	Sugeruje się usunięcie z listy podmiotów odpowiedzialnych Polską Agencję Żeglugi	Uwaga uwzględniona. MI przychyliła się do stanowiska PAŻP.

	Powietrznej	do 2030r., str. 221	publicznego oraz w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej w Polsce.	Powietrznej – PAŻP nie odpowiada za kwestie dot. security.	
617.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	Tabela 9. Lista działań do 2030r., str. 222	Zapewnienie warunków do kooperacji pomiędzy biznesem a ośrodkami naukowymi.	Sugeruje się dodanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej do listy podmiotów właściwych jako zarazem beneficjenta jak i podmiot mogący zapewnić zbył usług / produkcji / wdrożenia nowoczesnych rozwiązań w praktyce	Uwaga uwzględniona
618.	Biuro Cargo i Poczty PLL LOT S.A.	Część IV	Rynek cargo lotniczego w Polsce str. 161-163	Dokument w ramach odniesienia do branży cargo nie nawiązuje w żaden sposób do aktualnej sytuacji rynkowej.. Materiał w swej diagnozie widoczny na stronach 161-163 błędnie odnosi się do przyczyn rozwoju wolumenu cargo. Stanowi poważne uchybienie fundamentalnego podejścia do wzrostów wolumenów sugerując, że wzrost cargo, jako takiego został wywołany działaniami płynącymi wprost z rozwoju produkcji, a nie pozyskaniem przez choćby LOT przepływu cargo dotychczas realizowanego przez zachodnią infrastrukturę lotniczą i zachodnich przewoźników.	Uwaga częściowo uwzględniona.
619.	Biuro Cargo i Poczty PLL LOT S.A	<i>Diagnoza stanu transportu lotniczego</i>	Przewozy cargo str. 31	Brak odniesienia do potencjału e-commerce, gdzie Polska jest absolutnie wiodącą lokalizacją magazynową (=> 4 mln m2 magazynów dedykowanych branży e-commerce), a zasilaną obecnie przez zachodnie infrastruktury (Lipsk, Liege, Amsterdam, Frankfurt). Proponuje się zapis następującej treści: „Istnieje uzasadnione zapotrzebowanie na pełne zagospodarowanie potencjału branży e-commerce, ciężącej obecnie w stronę logistyki magazynowej oraz transportu drogowego. Zasilanie istniejących	Uwaga częściowo uwzględniona.

				<p>magazynów dedykowanych e-commerce o szacowanej powierzchni około 4 mln m² (stan na koniec 2020) odbywa się obecnie poprzez zachodnie porty lotnicze, przede wszystkim: Lipsk, Amsterdam oraz Liege. Skuteczna konkurencja ze strony rodzimej infrastruktury jest ograniczona przede wszystkim stosowaniem prawa celno-skarbowego, które skutecznie uniemożliwia przedstawienie oferty transportu lotniczego dla branży e-commerce przy wykorzystaniu polskiej infrastruktury. Konieczne jest wdrożenie mechanizmów prawnych i celno-skarbowych na wzór holenderski i niemiecki, a także wypracowanie rozwiązań konkurencyjnych w tym obszarze.</p>	
620.	<p>Biuro Cargo i Poczty PLL LOT S.A</p>	<p>Diagnoza stanu transportu lotniczego Część I Część IV Część VI</p>	<p>Rynek lotniczy w Polsce str. 38 Koncepcja CPK str. 96 Rynek cargo lotniczego w Polsce str. 160-163 Ochrona lotnictwa cywilnego</p>	<p>Nie wykazano fundamentalnych dla branży cargo przyczyn ograniczeń rozwoju. Przede wszystkim bardzo mała ilość „znanych nadawców” w Polsce. To zaledwie 1% liczby „znanych nadawców” w Niemczech. Ten poziom wpływa bezpośrednio na efektywność wykorzystania infrastruktury cargo na lotniskach i stanowi największą barierę rozwoju pozyskania cargo wywożonego drogą lądową do portów lotniczych na zachodzie Europy. Istotne zwiększenie liczby „znanych nadawców” przełoży się bezpośrednio na bardziej efektywne wykorzystanie krajowej infrastruktury co w konsekwencji wpływa bezpośrednio na atrakcyjność eksportu lotniczego, a pośrednio na rozwój nowych technologii, relacji do rynków światowych, a przede wszystkim na dynamikę wzrostu PKB państwa. Znaczna atencja na „bezpieczny łańcuch dostaw” powinna znaleźć się w przedmiotowym dokumencie, jako ważny</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p>

				<p>element strategii rozwoju frachtu lotniczego w państwie.</p> <p>Proponuje się następujący zapis do dodania do powyższego:</p> <p>„Z uwagi na ograniczenia proceduralne dotyczące polityki rozwoju eksportu mamy obecnie w Polsce (stan na 3.07.2021) zaledwie 16-stu znanych nadawców, czyli podmiotów uznanych za bezpiecznych w łańcuchu dostaw, gdzie dodatkowe procedury bezpieczeństwa skanowania cargo nie obowiązują. Konkurencyjne gospodarki zachodnie posiadają kilkaset lub kilkadziesiąt razy większą liczbę znanych nadawców. Strategia rozwoju lotnictwa cywilnego w zakresie rozwoju oraz stymulacji eksportu z Polski zakłada w swym planie promocję uzyskiwania statusu znanego nadawcy. W ramach Strategii Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce, ministerstwa właściwe rozwojowi gospodarki i infrastruktury przygotowują i wdrażają plan wsparcia podmiotom eksportującym towary drogą lotniczą w celu zmaksymalizowania liczby znanych nadawców. Celem jest posiadanie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, co najmniej 400 znanych nadawców oraz zapewnienie standardu, jakim jest bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw każdego nowego podmiotu inwestującego w nowe zakłady produkcyjne na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	
621.	Biuro Cargo i Poczty PLL LOT S.A	Diagnoza stanu transportu lotniczego	Przewozy cargo str. 31	<p>Brak odniesienia do realizacji zadań służb celnych. Jest to wprost związane z atrakcyjnością i fundamentalnie ważne dla rynku e-commerce. W porównaniu do tożsamyh przepisów celnych w liderujących w branży e-commerce, a także imporcie</p>	Uwaga uwzględniona częściowo

				<p>lotniczym krajach takich jak: Holandia, Belgia i Niemcy. Procedury celne stosowane w Polsce przyczyniają się w znacznym stopniu do ograniczania ruchu importowego, co przekłada się na zmniejszanie się ilości cargo obsługiwane w polskich portach lotniczych. Realizacja atrakcyjnego porządku prawnego w tym obszarze przyczyni się do przekierowania utraconego obecnie potencjału cargo importowego oraz przede wszystkim e-commerce. Takie założenie jest w naszej opinii bardzo ważne, żeby móc wykorzystać położenie geograficzne RP oraz istniejące już, gigantyczne zaplecze logistyczne.</p>	
622.	Biuro Cargo i Poczty PLL LOT S.A	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce	Prognozy ruchu opracowane przez IATA str. 66-75	<p>Statystyki cargo w dokumencie są prezentowane, jako skonsolidowane wartości wolumenów cargo lotniczego w realizacji według przepisów IATA (linie lotnicze) wraz z wolumenem kurierskim może powodować błędy w interpretacji. Proponuje się dodanie zapisu o następującej treści: „Z uwagi na fakt, iż w ostatnich 30-stu latach rynek transportu lotniczego w jego strukturze był i jest praktycznie w pełni kontrolowany przez firmy spedycyjne z zachodnim kapitałem, konsolidacje spedytorskie wykorzystujące własne rozwiązania w oparciu o infrastrukturę niemiecką i holenderską zaburzają wartość rynku zarówno polskiego, jak i regionu Europy Centralnej i Wschodniej. W efekcie cargo lotnicze wyprodukowane w Polsce lub kierowane do Polski, ukryte jest pod statystykami zachodnio-europejskich portów i linii lotniczych. Realnie rynek polskich przewozów lotniczych cargo klasyfikowanych</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

				wg przepisów IATA jest =>4 krotności oficjalnych statystyk. w ramach wszelkich rozważań i kalkulacji należy spojrzeć na ten potencjał w obrazie rzeczywistym, co nie jest przedmiotem dyskusji. Wskutek tego mamy do czynienia z dalszym rozwojem infrastruktury zachodniej, opartej o cargo z Polski, kosztem własnej."	
623.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	<i>„Do 2030 roku flota PLL LOT powinna obejmować samoloty o minimalnej emisji CO2.”</i>	Takie zobowiązanie wiąże się z ponoszeniem dodatkowych kosztów przez przewoźnika lotniczego. Aby móc zapewnić stały rozwój PLL LOT w kierunku niskoemisyjnego lotnictwa, sektor lotniczy powinien być beneficjentem Funduszu Modernizacyjnego celem poprawy efektywności w sektorze transportu. Ponadto, należy zwrócić uwagę, że w PLL LOT już dziś dysponujemy najnowocześniejszą flotą o niskoemisyjnym wskaźniku tj. Boeing 787 oraz Boeing 737 Max.	Uwaga uwzględniona częściowo. Zakwestionowany fragment został przeredagowany.
624.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	<i>„Do roku 2035 natomiast największe znaczenie będą miały alternatywne paliwa lotnicze (SAF). Należy je traktować jako technologię przejściową, gdyż maksymalny udział biokomponentów w mieszance paliwowej wynosi 50% czyli nie mogą one całkowicie wyeliminować emisji, natomiast mogą znacząco ją ograniczyć.”</i>	Brak w dokumencie informacji między jakimi fazami dekarbonizacji lotnictwa, SAF ma stanowić technologię przejściową. W ocenie PLL LOT, technologia SAF nie jest technologią przejściową. Wymaga ona jedynie dopracowania i zwiększonej popularyzacji	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na brak możliwości zastąpienia przez SAF w całości paliw lotniczych, zdaniem projektodawcy paliwa alternatywne w całości nie są w stanie wyeliminować zanieczyszczeń do środowiska. W związku z tym trudno traktować je jako ostateczne wyeliminowanie problemu zanieczyszczeń.
625.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska	<i>„Zadanie to ma zostać zrealizowane właśnie przez zastosowanie mechanizmu handlu emisjami, uznanego przez Komisję Europejską za najbardziej efektywny, a</i>	Trudno zgodzić się ze stwierdzeniem, że system EU ETS jest najmniej kosztowny. Przy stale rosnących cenach uprawnień do emisji i dalszych ambicjach UE co do	Uwaga uwzględniona częściowo. Zacytowany fragment tekstu został przeredagowany.

		w transporcie lotniczym	<i>zarazem najmniej kosztowny, instrument ograniczania emisji gazów cieplarnianych na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej”.</i>	wzrostu cen uprawnień, jest to polityka fiskalna, która znacząco wpływa na działalność przewoźnika lotniczego. Szczególnie w kontekście przewoźników rozwijających się, w tym PLL LOT, który dysponuje niewielką liczbą darmowych uprawnień do emisji.	
626.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	<i>„Ograniczenie negatywnego wpływu działalności portów lotniczych na środowisko do poziomu zerowej emisyjności.”</i>	W szczególności powinny zostać wymienione zewnętrzne źródła prądu, urządzenia ogrzewające oraz chłodzące statki powietrzne bez potrzeby uruchamiania przez statek powietrzny APU. Wyposażenie portów we wskazane urządzenia jest istotne pod kątem założeń dotyczących redukcji hałasu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano informację nt. korzyści wynikających z modernizacji urządzeń.
627.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	<i>„Specyficznym rodzajem ograniczania poziomu hałasu lotniczego może być wprowadzenie znacznego ograniczenia lub całkowitego zakazu operacji lotniczych w porze nocnej.”</i>	W ocenie PLL LOT, należy rozważyć inne metody zmierzające do redukcji hałasu niż zakaz lotów. Postęp technologiczny na pewno bardzo znacząco wpłynie na redukcję hałasu podczas operacji lotniczej. Dodatkowe działania inwestycyjne w systemy GPU i ograniczenie użycia APU, może przynieść wymierne korzyści.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano informację o modernizacji urządzeń.
628.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Działania do 2030 r. w zakresie ograniczenia hałasu	Do działań zwiększających poprawę hałasu na terenie oraz wokół lotniska powinny zostać ujęte inwestycje w zewnętrzne źródła zasilania prądem GPU oraz urządzenia chłodzące jak i ogrzewające statki powietrzne.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano informację o modernizacji urządzeń.
629.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie	<i>W dokumencie brak informacji jak przewoźnicy lotniczy mogą być wspierani w ramach aspiracji do ograniczenia wpływu na środowisko naturalne. Cele wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu w stosunku do sektora lotniczego są niezwykle ambitne,</i>	<i>W dokumencie brak informacji jak przewoźnicy lotniczy mogą być wspierani w ramach aspiracji do ograniczenia wpływu na środowisko naturalne. Cele wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu w stosunku do sektora lotniczego są niezwykle ambitne,</i>	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca z uwagi na charakter dokumentu nie przewiduje utworzenia funduszu wspierającego działania operacyjne i technologiczne,

		lotniczym	zaś przewoźnicy lotniczy w post covidowej rzeczywistości zmuszeni są do redukcji kosztów. W ocenie PLL LOT, w perspektywie lotnictwa cywilnego powinien pojawić się Fundusz Niskoemisyjnego Lotnictwa, który wspierałby działania operacyjne i technologiczne, zmierzające do ograniczenia emisji oraz hałasu.	zaś przewoźnicy lotniczy w post covidowej rzeczywistości zmuszeni są do redukcji kosztów. W ocenie PLL LOT, w perspektywie lotnictwa cywilnego powinien pojawić się Fundusz Niskoemisyjnego Lotnictwa, który wspierałby działania operacyjne i technologiczne, zmierzające do ograniczenia emisji oraz hałasu..	zmierzające do ograniczania emisji oraz hałasu.
630.	Dział Paliw, PLL LOT	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	W dokumencie brak informacji na temat inicjatywy Single European Sky	W dokumencie brak informacji na temat inicjatywy Single European Sky	Uwaga nieuwzględniona. Informacje o Single European Sky zostały uwzględnione w dokumencie w rozdziale dot. żeglugi powietrznej.
631.	PLL LOT	Str. 24	„Wśród czynności do roku 2030 wskazano na potrzebę podejmowania działań wspierających rozwój sektora transportu lotniczego w zakresie: polepszenia przepustowości nawigacyjnej”	<u>Proponowany zapis:</u> „Wśród czynności do roku 2030 wskazano na potrzebę podejmowania działań wspierających rozwój sektora transportu lotniczego w zakresie: polepszenia przepustowości infrastrukturalnej lotnisk i nawigacyjnej” – bez rozwoju infrastruktury lotniskowej utrudnione będzie osiągnięcie skali rozwoju niezbędnego do efektywnego wejścia na CPK	Uwzględniono uwagę
632.	PLL LOT	Str. 28 & 30	„Rocznie europejskie lotniska obsługują ok. 1 mld pax, co czyni rynek europejski trzecim największym na świecie” str. 28 „Europa jest drugim największym rynkiem lotniczym po Azji” str. 30	<u>Uwaga:</u> Proponujemy uspoźnienie wzajemnie sprzecznych zapisów z tych punktów	Uwaga uwzględniona
633.	PLL LOT	Str. 63	polskie porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki na	<u>Proponowany zapis:</u> „polskie, regionalne porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z przepustowością ze względu na	Uwzględniono uwagę

			<p>przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji</p>	<p>efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji”</p> <p>Lotnisko Chopina w Warszawie, będące coraz bardziej ograniczone terminalowo, pozostanie zatłoczone, szczególnie w obliczu wymiany floty regionalnej PLL LOT na większe samoloty. Limit przepustowości środowiskowej być może nie będzie wykorzystany przez najbliższe 2-3 lata, tym niemniej przepustowość terminalowa pozostanie problemem</p>	
634.	PLL LOT	Str. 69 Rozwój infrastruktury WAW	<p>Scenariusz „bez CPK” – Nie (210 000 operacji lotniczych // 22 mln pasażerów rocznie od roku 2019)</p>	<p><u>Uwaga:</u> Dlaczego wobec braku CPK nie jest brany pod uwagę rozwój infrastruktury WAW? Takie rozwiązanie oznaczałoby szybkie wyczerpanie się i tak brakującej już przepustowości portu. Zaskakujące tym bardziej, że brany pod uwagę był rozwój WMI. Jakkolwiek scenariusz „bez CPK” jest niepożądany przez PLL LOT, w przypadku pozostawienia takiej opcji w rozważaniach, sugerujemy wskazanie wprost, że: <i>realizacja scenariusza „bez CPK” wymagałaby zawczasu kompleksowej analizy możliwości rozbudowy infrastruktury terminalowej WAW aby zapewnić możliwości rozwoju przewoźnikom chcącym rozwijać connectivity stolicy Polski z innymi państwami.</i> Należy zwrócić uwagę, że żaden inny port/miasto w Polsce niż Warszawa nie posiada wystarczającej infrastruktury/popytu rynkowego aby zapewnić rozwój strategicznie ważnej siatki połączeń dalekiego zasięgu.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

635.	PLL LOT	Str. 69 Regulacje administracyjne dot. ruchu na lotnisku WAW	<i>Na lotnisku WAW począwszy od lata 2022 r. zostanie wdrożona seria działań administracyjnych (regulacje administracyjne dot. ruchu)</i>	<u>Uwaga:</u> Oprócz tzw. <i>administracyjnego podziału ruchu</i> , który będzie obiektywnie trudny do wprowadzenia w uwarunkowaniach warszawskich, sugerujemy również rozważenie alternatywnych mechanizmów które mogą wpływać na pożądaną strukturę ruchu w poszczególnych portach – w szczególności regulacje dot. mechanizmów alokacji slotów lotniskowych, a także politykę handlową poszczególnych lotnisk.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
636.	PLL LOT	Prognozy ruchu lotniczego dla Polski (s.66 i kolejne)	Prognozy bazowe ruchu opracowane przez IATA	Generalna uwaga: Prognozy bazowe uwzględnione w opracowaniu zostały opracowane w okresie przed pandemią COVID-19. Wedle wiedzy PLL LOT, opracowywana jest obecnie znacząca aktualizacja prognozy IATA która powinna uwzględniać efekt pandemii COVID-19 i nowe prognozy ruchu/jego struktury i potencjału na CPK. Dla spójności materiałów strategicznych którymi posługują się główni interesariusze rynku lotniczego w Polsce, sugerujemy uwzględnienie najnowszych opracowań rynkowych (tj. oczekiwanej aktualizacji prognozy IATA) – lub co najmniej wyraźne wskazanie, że prognozy sprzed pandemii są obecnie w trakcie aktualizacji i mogą się istotnie zmienić.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
637.	PLL LOT	Str. 76 Warszawskie porty lotnicze a porty regionalne	Wartości przewiezionych Pasażerów przez WAW w obu scenariuszach „bez CPK” i „z CPK”	<u>Uwaga:</u> W scenariuszu „bez CPK” liczba pax w 2040 r. w WAW osiąga poziom 25,1mln mimo braku rozwoju infrastruktury – jest to wartość zbliżona do tej w 2025 w WAW dla scenariusza „z CPK”, który zakłada rozwój infrastruktury WAW. Należy podkreślić, że taka wartość wymagać będzie dużych nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				portu WAW.	
638.	PLL LOT	Str. 86-87	<i>Wydaje się, że w chwili opracowywania dokumentu najbardziej prawdopodobny jest scenariusz pośredni tj. pomiędzy scenariuszem 1 (szczepionka dostępna lato 2021), a scenariuszem 2 (szczepionka dostępna lato 2022), co oznaczałoby odbudowę poziomu ruchu lotniczego z 2019 r. pomiędzy rokiem 2024, a 2026.</i>	<i>Uwaga:</i> Sugerujemy aktualizację w oparciu o obecnie dostępne prognozy branżowe oraz informacje dot. procesu szczepień	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
639.	PLL LOT	<i>Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności</i>	W zakresie transportu lotniczego wskazuje się na dwa kamienie milowe. Po pierwsze, osiągnięcie zero-emisyjności w rozkładowych przejazdach transportem zbiorowym wewnątrz UE na odległości do 500 km.	Należy zwrócić uwagę, że postęp dot. zero-emisyjności może być zróżnicowany geograficznie i w przypadku Polski, która w zakresie alternatywnych środków transportu ma większe zaległości do nadrobienia może sprowadzać się do szerokiego funkcjonowania np. szybkich kolei na istotnie krótszych dystansach niż wspomniane 500 km. Przykładowo, z uwagi na niekonkurencyjny czas przejazdu transportem kolejowym, trudno wskazać zero-emisyjną alternatywę dla samolotu na połączeniu z Warszawy do Szczecina.	Uwaga nieuwzględniona. W zacytowanym fragmencie przedstawiono informacje dotyczące emisji zawartych w Strategii Inteligentnej Mobilności.
640.	PLL LOT	<i>Rynek Linii Lotniczych</i>	systemie point-to-point	modelu point-to-point	Uwzględniono uwagę
641.	PLL LOT	Dostępność komunikacyjna w Europie	<ul style="list-style-type: none"> wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-to-point), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC w modelu siatkowym praktycznie wykluczona jest możliwość oferowania lotów międzykontynentalnych,	Określenie modelu point-to-point jako siatkowego może być mylące z określeniem modelu linii tradycyjnych hub & spoke określanego po polsku jako sieciowym.	Uwaga częściowo uwzględniona
642.	PLL LOT	Lotnisko Chopina	Pozycja konkurencyjna LOT-u na Lotnisku Chopina w Warszawie osłabiła się w ostatnich latach w wyniku zwiększonej konkurencji ze strony przewoźników nisko	LOT był najdynamiczniej rozwijającym się (w swojej kategorii) przewoźnikiem lotniczym w Europie w latach 2016 – 2019. Udział LOT w operacjach lotniczych na Lotnisku Chopina w	Uwaga nieuwzględniona. W zakwestionowanym zdaniu Projektodawcy chodzi o udział w ruchu na lotnisku Chopina.

			kosztowych, jak również wymaganych przez UE działań kompensujących pomoc publiczną otrzymaną na restrukturyzację w 2012 roku.	tym okresie wzrósł.	
643.	PLL LOT	Rysunek 28.	Zmiana przepustowości połączeń międzynarodowych w liniach niskokosztowych na Lotnisku Chopina	Błędne wykorzystanie określenia słowa przepustowość. Właściwym stwierdzeniem byłoby Zmiana udziałów przewoźników niskokosztowych dla połączeń międzynarodowych realizowanych na Lotnisku Chopina. Brak przewoźnika airBerlin w zestawieniu – gdy istniał stanowił momentami istotny udział w WAW.	Uwaga częściowo uwzględniona.
644.	PLL LOT	Rysunek 30	Pod grafem mapa grup przewoźników lotniczych bez opisu.	Usunięcie mapy poglądowej (lub stworzenie opisu)	Uwaga uwzględniona
645.	PLL LOT	Analiza SWOT: Słabe strony (s.60)	braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie oraz w części największych regionalnych portów lotniczych (przed pandemią COVID-19)	<ul style="list-style-type: none"> • Braki w przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie. • Przed pandemią COVID-19: braki przepustowości w części największych regionalnych portów lotniczych <p>Pandemia nie poprawi dostępności infrastrukturalnej Lotniska Chopina w Warszawie</p>	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na brak jasności przekazu.
646.	PLL LOT	Analiza SWOT: Słabe strony		Dodatkowy niezbędny element: <i>niedostosowanie infrastruktury terminalowej Lotniska Chopina do roli węzła tranzytowego (wąski pirs, nieefektywny podział na strefy Schengen/NonSchengen).</i>	Uwaga uwzględniona
647.	PLL LOT	Str. 72	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” straty ruchu będą miały miejsce od roku 2021. Nawet do 5,4 mln pasażerów zostanie utraconych do roku 2060	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” straty ruchu będą miały miejsce od roku 2021. Nawet do 5,4 mln pasażerów rocznie zostanie utraconych do roku 2060	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie

					jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
648.	PLL LOT	Str. 87	PPL LOT	PLL LOT	Uwaga uwzględniona
649.	PLL LOT	Koncepcja CPK (str. 97)	Estonian Airlines, Fly LAL Lithuanian Airlines	Estonian Air, Fly LAL, LAL Lithuanian Airlines	Uwzględniono uwagę
650.	PLL LOT	Koncepcja CPK (str. 99)	(możliwość wprowadzenia procedury preclearance realizacja całej procedury imigracyjnej w porcie wylotowym, lot traktowany jest wtedy jako lot krajowy z punktu widzenia USA)	Wprowadzenie procedury US Preclearance ma zarówno swoje dobre, jak i złe strony. Wymusza znaczne wydłużenie czasu przesiadki i może wprowadzić spore problemy wpływające na opóźnienia operacyjne. W efekcie jej wprowadzenie może powodować, iż część pasażerów może omijać podróż przez CPK. Sugestia zapisu: (możliwość wprowadzenia procedury preclearance realizacja całej procedury imigracyjnej w porcie wylotowym, lot traktowany jest wtedy jako lot krajowy z punktu widzenia USA, co wymaga dalszych pogłębionych analiz wszystkich konsekwencji takiej zmiany)	Uwaga częściowo uwzględniona
651.	PLL LOT	Wpływ CPK na Lotnisko Chopina (str. 107)	umożliwia obsłużenie maksymalnie około 50 operacji lotniczych w ciągu godziny, co pozwala na obsłużenie najwyżej około 20 milionów pasażerów rocznie	Niekonsekwencja: wcześniej pisano o 29 mln obsługiwanych rocznie w WAW, (po rozbudowie)	Uwaga nieuwzględniona. 29 mln obsługiwanych pasażerów rocznie w WAW dotyczy założeń zaprezentowanych w dokumencie prognoz, natomiast 20 mln pasażerów rocznie w zakwestionowanej treści dotyczy stanu obecnego.
652.	PLL LOT	Rysunek 70. Obszary oddziaływania komercyjnych portów lotniczych w	Proponowana lokalizacja nowego portu lotniczego CPK ma podobny obszar oddziaływania, co WAW, w promieniu 120 minut, jednak ze względu na bardziej oddalone położenie rozmiar 60-minutowego obszaru oddziaływania jest znacznie mniejszy	Mając na uwadze, że czas dojazdu pociągiem z centrum Warszawy i Łodzi to odpowiednio 15 i 25 min obszar oddziaływania w promieniu 30 min nie powinien być tak ograniczony.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu

		Polsce + OPIS poniżej			zostanie zaktualizowana.
653.	PLL LOT	Rysunek 70. Obszary oddziaływania komercyjnych portów lotniczych w Polsce + OPIS poniżej		Obszar oddziaływania CPK (120 min) powinien być wyższy od WAW z uwagi na przesunięcie 40 km na Płd-Zach (pozwalający na bardziej efektywne włączenie Łodzi)	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
654.	PLL LOT	Sieć TEN-T w Polsce		Propozycja aby uwypuklić: CPK jest umiejscowione na przecięciu dwóch korytarzy TEN-T przebiegających przez terytorium Polski: płn-płd oraz wsch-zach.	Uwaga uwzględniona.
655.	PLL LOT	Str. 122	Działania do 2030 r.	<p>Propozycja dopisku: <i>Promowanie optymalnego wykorzystania lotniska WAW/CPK jako preferowanego portu przesiadkowego z wysokiej jakości ofertą połączeń transferowych, gwarantujących krajową, międzynarodową i międzykontynentalną łączność lotniczą (air connectivity), przy poszanowaniu obowiązujących limitów bezpieczeństwa, uwarunkowań środowiskowych i infrastrukturalnych. Zapewnienie łączności lotniczej (connectivity) poprzez otwieranie tras strategicznych powinno być traktowane priorytetowo podczas rozpatrywania tzw. dodatkowych kryteriów przyznawania slotów lotniskowych (za WASG).</i></p> <p>Celem powyższego fragmentu jest stworzenie mechanizmu który umożliwi wpływ na pożądaną strukturę ruchu w poszczególnych portach lotniczych za pomocą szczegółowych regulacji dot.</p>	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na zbyt daleko idącą alokację w zakresie slotów

				procesu alokacji slotów lotniskowych. Taki mechanizm został wprowadzony np. w Holandii, w Art. 8.3 tamtejszej ustawy „Prawo lotnicze”, który w wolnym tłumaczeniu stwierdza że celem jest: <i>promoting optimal use of the airport as a high-quality air traffic hub with a high network quality, while respecting the limits imposed by safety, noise, local air pollution and the odor load are necessary.</i>	
656.	PLL LOT	Infrastruktura nawigacyjna (NAV) str. 130		Wprowadzenie GBAS wymaga wprowadzenie technologii do statków powietrznych (obecnie samoloty PLL LOT SA nie są wyposażane w GBAS), konieczność uzyskania zgody na instalację u firmy leasingującej samoloty.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
657.	PLL LOT	Intermodalność (str. 145)	Zgodnie z założeniem połączenie CPK z każdą główną aglomeracją Polski powinno wynosić od 2 do 2,5 godziny (za wyjątkiem Szczecina).	Aby zapewnić uniwersalną atrakcyjność tranzytu via CPK dla podróży między WRO/POZ/KRK/KTW/GDN a Europą Zachodnią czas dojazdu koleją na CPK powinien zostać skrócony do 60-90 min. (bardzo istotne dla podróży biznesowych oraz jednodniowych: wylot rano – powrót wieczorem)	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
658.	PLL LOT	Str. 202	<i>Zapewnienie udziału polskich podmiotów [...] w międzynarodowych strukturach gospodarczych (aliansach strategicznych, konsorcjach badawczych, partnerstwach przemysłowych).</i>	Sugerujemy aby literalnie uwzględnić wśród omawianych podmiotów PLL LOT (tak jak zostało to wskazane w podsumowaniu na stronie 220). LOT już obecnie uczestniczy w wielu międzynarodowych forach mających wpływ na kształt branży lotniczej w przyszłości (m.in. Star Alliance, AIRE, IATA)	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na ogólny charakter dokumentu,
659.	PLL LOT	Ochrona praw pasażerów (str. 168)	Strona 169: <i>Działania do 2030 r.: W latach 2021-2022 Polska będzie aktywnie uczestniczyć w pracach Rady UE nad nowelizacją rozporządzenia 261/2004.</i>	<i>Działania do 2030 r.: W latach 2021-2022 Polska będzie aktywnie uczestniczyć w pracach Rady UE nad nowelizacją rozporządzenia 261/2004. W szczególności Polska będzie dążyć do</i>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie

			<p><i>W szczególności Polska będzie dążyć do określenia bardziej klarownych przepisów dotyczących praw pasażerów i zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych, a w związku z tym do wprowadzenia nowych definicji, rozszerzenia zakresu rozporządzenia na dodatkowe sytuacje/przypadki oraz dostosowania obecnie obowiązującego aktu prawnego do wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.</i></p>	<p><i>wprowadzenia zmian w istniejących zapisach dotyczących praw pasażerów i zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych aby cechowały się one klarownością i w większym stopniu uwzględniały uwarunkowania transportu lotniczego .</i></p>	<p>jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
660.	PLL LOT	Innowacje (str. 170)	<p>Strona 170: uwagi ogólne w zakresie fragmentu „<i>Innowacje</i>”.</p>	<p>Proponujemy opracowanie modelu organizacyjnego zapewniającego zacieśnienie współpracy na poziomie operacyjnym i strategicznym z wiodącymi dostawcami oprogramowania dla sektora lotniczego, w tym technologii dla lotnisk (np. firmy Amadeus, SITA, IBM).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona z uwagi na ogólny charakter dokumentu.</p>
661.	PLL LOT	Łączność lotnicza (air connectivity) Str. 122 oraz 211	<p>Rozwijanie bazy formalno-prawnej do wykonywania połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych, w tym zawieranie nowych umów bilateralnych, a także liberalizowanie dotychczas zawartych umów z państwami trzecimi, z uwzględnieniem konieczności zachowania równowagi konkurencyjnej w stosunkach z danym państwem trzecim.</p>	<p>Postulujemy o uzupełnienie tego punktu o kluczowego interesariusza (podmiot właściwy) który ma wpływ na kształt oraz w szczególności tempo wdrożenia wynegocjowanych uzgodnień bilateralnych, tj. Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Dodatkowo uznajemy za potrzebne uzupełnienie listy Działań o: <i>Stworzenie warunków prawnych umożliwiających skrócenie czasu niezbędnego do wejścia w życie nowych ustaleń dot. umów bilateralnych.</i> Może to się odbywać np. za pomocą uznawania tzw. <i>Klauzuli tymczasowego stosowania</i> lub np. poprzez szersze uznawanie porozumień władz lotniczych (<i>Memorandum of Understanding</i>) jako podstawy do istotnego liberalizowania rynku lotniczego. W przypadku braku takich</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>

				uwarunkowań istnieje duże ryzyko (poparte dotychczasowym doświadczeniem), że rozwój bazy formalno-prawnej będzie mógł być wykorzystany przez linie lotnicze z nawet wieloletnim opóźnieniem (w sytuacji gdy nowa umowa bez klauzuli tymczasowego stosowania musi być ratyfikowana przez oba państwa).	
662.	LOTAMS	Uwaga generalna	W dokumencie brak jest konkretnych odniesień, wskazania kierunków rozwoju czy choćby szans w tym zakresie dla szerszej pojętego rynku usług MRO w Polsce.	Dokument skupia się na trzech elementach rynku – infrastrukturze lotnisk, operacjach oraz kontroli przestrzeni powietrznej, pomijając praktycznie powiązania z innymi elementami łańcucha dostaw – podmiotami zapewniającymi obsługę techniczną czy producentami sprzętu lotniczego.	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na ogólny charakter dokumentu, nie ma możliwości rozbudowania i uszczegóławiania każdej kwestii.
663.	PGL Polska Akademia Lotnicza (LOTAMS TS)	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie str. 172-178	uzupełnienie w podsumowaniu działań do 2030 r (str. 178)	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycja w profesjonalne centrum symulatorowe (full flight) dedykowane potrzebom polskich przewoźników lotniczych Inwestycja w powstanie ośrodka kształcenia kadry lotniczej (pilotów, załóg pokładowych, kontrolerów lotu, obsługi naziemnej) wyposażonego w nowoczesne symulatory: lotu (w tym typu FFS), ewakuacji, symulatory wieży kontroli ruchu lotniczego oraz kampusu realizującego praktyczne szkolenia inżynierów i mechaników lotniczych	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na ogólny i kierunkowy charakter dokumentu.
664.	PGL Polska Akademia Lotnicza (LOTAMS TS)	Innowacje str. 171	Str. 171	Propozycja uzupełnienia o współpracę z ośrodkami naukowymi w zakresie rutynowych analiz parametrów bezpieczeństwa i ekonomiki lotów oraz wykorzystania tych analiz w szkoleniu personelu lotniczego.	Uwaga uwzględniona.
665.	PGL	Słowniczek s.5-9	s.6	Dodać definicję FSC (Full Service Carrier) – jako podmiot lotniczy prowadzący działalność regularną / sieciową /	Uwaga nieuwzględniona, pojęcie FSC nie pojawia się w treści dokumentu.

				„pełnowartościową”, tradycyjny przewoźnik lotniczy (przeciwieństwo LCC – low cost carrier, zdefiniowany w słowniczku); pojęcie FSC pojawia się w treści Polityki	
666.	PGL	Cele „Polityki...”, s.16	Celem głównym niniejszego dokumentu jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się potencjał rynku lotniczego w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski.	Celem głównym niniejszego dokumentu jest wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się rynek lotniczy w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczyniać się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski.	Uwaga uwzględniona
667.	PGL	Tabela 1, s.34	Pkt 7 – Stambuł	Błędne wskazanie wzrostu r/r. Jeśli chodzi o to, że porównuje się wzrost ruchu na nowym lotnisku w Stambule, to raczej powinno porównać się ze starym lotniskiem, które to nowe zastąpiło (względnie wskazać n/d i komentarz)	Uwaga uwzględniona
668.	PGL	Rys.17 s.42	Oznaczenie portu lotniczego „Radom-Sadków”	Celem spójności z innymi częściami dokumentu sugestia posługiwania się wszędzie terminem „Warszawa-Radom”	Uwzględniono uwagę
669.	PGL	s.45	2. Rynek międzynarodowy: <input type="checkbox"/> Na rynku międzynarodowym LOT ma nieco ponad połowę udziału w rynku (53%); <input type="checkbox"/> Drugim największym przewoźnikiem nisko kosztowym jest Wizz Air oferujący 16% miejsc w połączeniach międzynarodowych;	2. Rynek międzynarodowy: <input type="checkbox"/> Na rynku międzynarodowym LOT ma nieco ponad połowę udziału w rynku (53%); <input type="checkbox"/> Drugim największym przewoźnikiem jest niskokosztowy Wizz Air oferujący 16% miejsc w połączeniach międzynarodowych;	Uwaga uwzględniona
670.	PGL	s.47	Lotnisko Chopina w Warszawie okazało się stosunkowo odporne na wielokrotne spadki koniunktury w ciągu ostatnich 20 lat.	Lotnisko Chopina w Warszawie okazało się stosunkowo odporne na wahania koniunktury w ciągu ostatnich 20 lat.	Uwzględniono uwagę
671.	PGL	s.47	Obecność przewoźników nisko kosztowych obsługujących Warszawę zwiększyła się dwukrotnie między 2010 a 2015 rokiem (...)	Udział przewoźników niskokosztowych obsługujących Warszawę zwiększył się dwukrotnie między 2010 a 2015 rokiem (...)	Uwzględniono uwagę
672.	PGL	s.47	Pozycja konkurencyjna LOT-u na Lotnisku Chopina w Warszawie osłabiła się w	Pozycja konkurencyjna LOT-u na Lotnisku Chopina w Warszawie osłabiła się w latach	Uwzględniono uwagę

			ostatnich latach w wyniku zwiększonej konkurencji ze strony przewoźników nisko kosztowych (...)	2012-2016 w wyniku zwiększonej konkurencji ze strony przewoźników niskokosztowych (...)	
673.	PGL	s.48	3. Upadłość linii EuroLot w 2015 r. i debiut EIP w grudniu 2014 r. <input type="checkbox"/> EuroLot, spółka zależna LOT-u, obsługiwała w imieniu LOT-u loty na krótkich trasach z Lotniska Chopina w Warszawie. Przerwała ona swojej działalności w marcu 2015 r. Przełożyło się to na zmniejszenie ruchu na Lotnisku Chopina w Warszawie o 41 tys. pasażerów w 2015 roku, <input type="checkbox"/> Debiut połączeń Express InterCity Premium (EIP, Pendolino) ograniczył czas podróży z Warszawy do największych polskich miast i mógł przyczynić się do zmniejszenia ruchu lotniczego.	Sugestia przededagowania tego fragmentu, nie widać na wykresie skutku wskazanych zdarzeń na spadek ruchu krajowego, wprost przeciwnie, rośnie od od 2015 roku.	Uwaga częściowo uwzględniona
674.	PGL	s.49	4. Plany rozwoju LOT-u od 2016 roku	4. Rozwój LOT-u od 2016 roku	Uwzględniono uwagę
675.	PGL	s.50	Ruch międzynarodowy na lotni lotnisku Chopina w Warszawie	Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie	Uwzględniono uwagę
676.	PGL	s.51	Warszawa - Modli	Warszawa - Modlin	Uwzględniono uwagę
677.	PGL	s.55-56	Rys. 33 i 34, źródło danych	Niespójne, źródło pokazuje lata 2007-2016, a na wykresach pokazane są dane za 2018 rok (rys. 33) i 2017 (rys. 34); oś rzędnych na wykresach na rys. 33 powinna być opisana „tys. ton”, rys. 34 – jaka skala na osi rzędnych? Jeśli mln kg to proponujemy opisać spójnie z rys. 33 jako tys. ton; ponadto, lewy wykres zdaje się być identyczny jak prawy – niejasna legenda pod wykresem (?)	Uwaga częściowo uwzględniona.
678.	PGL	s.64	Rysunek 35 – prawa oś rzędnych	Dynamika (jest: Dynamik)	Uwzględniono uwagę
679.	PGL	s.78	Warszawskie porty lotnicze – 2025-2040 Rysunki poniżej przedstawiają graficzną	Warszawskie porty lotnicze – 2025-2040 Rysunki poniżej przedstawiają graficzną	Uwzględniono uwagę

			ilustrację wyników prognozy dla portów lotniczych Mazowsza.	ilustrację wyników prognozy dla portów lotniczych województwa mazowieckiego.	
680.	PGL	s.79	Rysunek 49	Co oznacza czcionka czerwona na rysunku? Co oznacza „Floty” w części dot. linii lotniczych?	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
681.	PGL	s.84	Rysunki poniżej przedstawiają graficzną ilustrację wyników prognozy dla portów lotniczych Mazowsza.	Rysunki poniżej przedstawiają graficzną ilustrację wyników prognozy dla portów lotniczych województwa mazowieckiego.	Uwzględniono uwagę
682.	PGL	s.91	Tabela 8 – ruch cargo – część dot. Polskich Linii Lotniczych LOT – podział operacji lotniczych na WAW oraz RDO	Niezrozumiałe. Nie planuje się operacji LOTu w RDO, jak również nie planuje się operacji cargo w RDO, stąd wnioski niezrozumiałe	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
683.	PGL	s.94	1. Sieć podstawowa: • porty lotnicze dla Warszawy, w tym docelowo CPK – Warszawa, Modlin; • wiodące regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław; • rozwijające się regionalne porty lotnicze (TEN-T) – Rzeszów, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz oraz pozostałe porty lotnicze dopełniające białe plamy lotniczej dostępności – Lublin, Olsztyn, Zielona Góra, Radom.	Ponieważ mówimy o kierunkach rozwoju, to celem zachowania spójności z pozostałymi częściami dokumentu oraz stanem faktycznym, czy lotnisko Radom nie powinno być traktowane jako element sieci lotnisk obsługujących Warszawę (podobnie jak CPK)?	Uwaga częściowo uwzględniona
684.	PGL	s.96	Wiele portów lotniczych posiada duży wpływ na potencjał gospodarczy regionu, co wraz z rozszerzaniem oferty połączeń	Wiele portów lotniczych posiada duży wpływ na potencjał gospodarczy regionu, co wraz z rozszerzaniem oferty połączeń lotniczych	Uwaga częściowo uwzględniona

			lotniczych, może poza bogatą siatką połączeń point-to-point wygenerować masę krytyczną niezbędną dla wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego.	może – poza bogatą siatką połączeń point-to-point – wygenerować masę krytyczną niezbędną dla wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego.	
685.	PGL	s.110-111	Analiza istniejącej infrastruktury – stan na rok 2019	Powinna zostać zaktualizowana do stanu obecnego; w zakresie lotniska Radom Sadków, zgodnie z wcześniejszą sugestią posługiwanie się nazwą Warszawa-Radom	Uwzględniono uwagę
686.	PGL	s.111	Ewaluacja polskiej sieci transportowej – stan na rok 2019	Rysunek 68 prezentuje dane z 2015 roku. Od tego czasu do dzisiaj znacząco rozbudowała się sieć drogowa, w rezultacie czego prezentowane dane wymagają aktualizacji (np. oddanie S8 do Białegostoku i S17 do Lublina, fragmenty S7 Warszawa-Gdańsk i Warszawa-Kraków i inne drogi)	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
687.	PGL	s.112	Rys. 69 – dane z 2014 roku	Wskazana aktualizacja	Uwaga częściowo uwzględniona. Rysunek został usunięty z dokumentu.
688.	PGL	s.116	Praga to kolejny europejski węzeł przyciągający podróżnych z Polski, zwłaszcza z obszarów Wrocławia i Radomia.	„i Radomia”?	Uwaga uwzględniona
689.	PGL	s.123	Lotniska w sieci TEN-T – obecne i planowane	Czy lotnisko Warszawa-Radom nie jest planowane / nie powinno znaleźć się w sieci TEN-T? Wskazane są jedynie Olsztyn-Mazury i Lublin	Uwaga nieuwzględniona. Nie planuje się włączenia Lotniska Warszawa – Radom do sieci TEN-T.
690.	PGL	s.143	(...) w tym GDDKiA i PKP	(...) w tym GDDKiA i PKP PLK	Uwzględniono uwagę
691.	PGL	s.153	Lotniska Radom-Sadków (EPRA)	Lotniska Warszawa-Radom (EPRA)	Uwzględniono uwagę
692.	PGL	s.162	Ofertę – ofertę swoją (...)	Ofertę swoją (...)	Uwzględniono uwagę
693.	PGL	s.172	Wciąż rośnie potrzeba zatrudniania pilotów, członków załóg pokładowych, mechaników oraz pracowników obsługi naziemnej.	Wciąż rośnie potrzeba zatrudniania pilotów, członków załóg pokładowych, mechaników oraz pracowników obsługi naziemnej, a także kontrolerów ruchu lotniczego.	Uwzględniono uwagę

694.	PGL	s.210	Opracowanie „Master Planu” dla Centralnego Portu Komunikacyjnego: podmiot właściwy - Spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.	Dodać: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT	Uwzględniono uwagę
695.	PGL	s.210-211	Rozwój istniejących portów lotniczych w celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego oraz mając na uwadze powstanie systemu intermodalnego w ramach projektu CPK.	Dodać do listy podmiotów właściwych: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT (jako jednego z głównych użytkowników lotnisk)	Uwzględniono uwagę
696.	PGL	s.215	Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytutami i ośrodkami naukowymi	Dodać do listy podmiotów właściwych: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT (jako reprezentujących jednych z największych nabywców usług / produktów sektora lotniczego); ponadto – dodać Ministerstwo Edukacji i Nauki, jako nadzorującego ośrodki badawcze i uczelnie wyższe.	Uwzględniono uwagę
697.	PGL	s.216	Rozbudowa terminali lotniczych cargo i stworzenie warunków dla przewoźników cargo zarejestrowanych w Polsce.	Dodać do listy podmiotów właściwych: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT (jako reprezentującego kluczowe podmioty w obszarze cargo na polskim rynku).	Uwzględniono uwagę
698.	PGL	s.216	Rozwój małych lokalnych lotnisk i lądowisk ukierunkowanych na szeroko rozumiany niekomercyjny ruch General Aviation obejmujący również loty biznesowe i prace lotnicze.	Prace lotnicze?	Uwaga nieuwzględniona. Prace lotnicze oznaczają operacje lotnicze, podczas których statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług w takich dziedzinach, jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, miernictwo, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratunek lub reklama lotnicza.
699.	PGL	s.217	Do punktów / działań dotyczących kadr i kształcenia kadr dla sektora lotniczego, w ty, dot. centrum symulatorowego, dodać PGL / PLL LOT do listy podmiotów	Dodać do listy podmiotów właściwych: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT jako reprezentujących największych beneficjentów ale też i podmioty świadczące	Uwaga uwzględniona.

			właściwych	bądź mające świadczyć usługi szkoleniowe w bardzo szerokich gamach zawodów lotniczych: pilotów, personelu pokładowego, mechaników, pracowników obsługi naziemnej czy kontrolerów ruchu lotniczego (we współpracy z PAŻP).	
700.	PGL	s.219	W zakresie paliw alternatywnych oraz mechanizmów kompensacji (CORSIA) – włączenie PGL / PLL LOT do listy podmiotów właściwych	Dodać do listy podmiotów właściwych: Polska Grupa Lotnicza / PLL LOT jako reprezentujących podmioty będące najbardziej zainteresowane tymi rozwiązaniami (z racji chociażby udziału kosztów paliwa w całości kosztów linii lotniczych, a także istniejącego i spodziewanego obciążenia opłatami dodatkowymi z tytułu emisji w kosztach funkcjonowania linii lotniczych).	Uwzględniono uwagę
701.	PGL	s.220	Aktywny udział Polski w negocjacjach kompleksowych umów o transporcie lotniczym z krajami pozaunijnymi oraz wpływ na korzystną dla Polski realizację tych umów.	Dodać PGL / PLL LOT do listy podmiotów właściwych jako podmioty bezpośrednio zainteresowane takimi rozwiązaniami, a także mające wiedzę merytoryczną i doświadczenie w tym zakresie.	Uwzględniono uwagę
702.	PGL	s.220	Zapewnienie udziału polskich podmiotów (przewoźników, portów, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej) w międzynarodowych strukturach gospodarczych (aliansach strategicznych, konsorcjach badawczych, partnerstwach przemysłowych).	Dodanie obok PLL LOT również PGL do listy podmiotów właściwych – jako reprezentującego również inne podmioty sektora lotniczego oprócz samej linii lotniczej (MRO, obsługa naziemna, szkolenia, i inne)	Uwzględniono uwagę
703.	PGL	s.222	Wsparcie dla dynamicznej ewolucji badań naukowych w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz właściwe wykorzystanie wyników tych badań na potrzeby rozwoju rynku transportu lotniczego, ochrony środowiska w transporcie lotniczym, a także bezpieczeństwa tele-informatycznego w lotnictwie.	Dodać PGL / PLL LOT do listy podmiotów właściwych jako zarazem beneficjentów jak i podmioty mogące zapewnić zbył usług / produkcji / wdrożenia nowoczesnych rozwiązań w praktyce	Uwzględniono uwagę

704.	PGL	s.222	Zapewnienie warunków do kooperacji pomiędzy biznesem a ośrodkami naukowymi.	Dodać PGL / PLL LOT do listy podmiotów właściwych jako zarazem beneficjentów jak i podmioty mogące zapewnić zbyty usług / produkcji / wdrożenia nowoczesnych rozwiązań w praktyce	Uwzględniono uwagę
705.	PGL	Uwagi ogólne	<p>Uwzględnienie w Polityce (np. w Uwagach wstępnych, albo we Wstępie) celu powołania do życia i roli Polskiej Grupy Lotniczej (PGL) jako podmiotu konsolidującego podmioty cywilnego sektora lotniczego wokół narodowego przewoźnika – PLL LOT – a także mającego być kluczowym partnerem w projekcie budowy CPK.</p> <p>W dokumencie praktycznie nie są poruszone kwestie dotyczące różnych podmiotów cywilnego „ekosystemu”: spółki obsługi technicznej (MRO), spółki obsługi naziemnej itp.</p> <p>W sekcji na s.159-160 poświęconej przemysłowi lotniczemu powinna być wskazana Grupa PGL – jako reprezentacja podmiotów: PLL LOT, LOTAMS, LS Technics, LS Airport Services, Polska Akademia Lotnicza, PGL Leasing – jako podmioty, które są istotnymi nabywcami usług sektora lotniczego w Polsce i są (bądź mogłyby być) partnerami w rozwoju poszczególnych gałęzi przemysłu i/lub usług lotniczych, partnerem dla uczelni i różnych podmiotów sektora lotniczego (w tym np. wojska).</p>	<p>Polska Grupa Lotnicza („PGL”, „Grupa”) została powołana do życia w grudniu 2017 roku m.in. w celu konsolidacji spółek sektora lotniczego i stworzenia wiodącej europejskiej grupy lotniczej skupionej wokół polskiego narodowego przewoźnika (PLL LOT) i składającej się z całego „ekosystemu” podmiotów m.in. ze spółek obsługi technicznej (MRO) i naziemnej oraz nowych podmiotów (m.in. spółki leasingowej, infrastrukturalnej i szkoleniowej); a także wsparcia projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i przygotowania podmiotów Grupy do operowania na nowym lotnisku.</p> <p>Pandemia COVID-19 spowodowała na niespotykaną dotąd skalę trudności finansowe całego światowego sektora lotniczego, a w ramach PGL przede wszystkim po stronie PLL LOT (w wyniku drastycznego ograniczenia możliwości przemieszczania się i bezprecedensową w historii lotnictwa skalę spadku liczby pasażerów).</p> <p>Mimo pandemii sektor lotniczy i LOT jako narodowy przewoźnik wraz z pozostałymi podmiotami Grupy PGL będą odgrywały kluczową rolę w Polsce i regionie. Cel powołania do życia Polskiej Grupy Lotniczej, mimo ogromnych negatywnych skutków pandemii, jest nadal aktualny. PGL i jej</p>	Uwaga uwzględniona

				spółki zależne będą nadal wpływać na rozwój rynku przewozów lotniczych, sektora lotniczego oraz usług związanych z lotnictwem w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej oraz rozwijać i zwiększać konkurencyjność polskiego sektora lotniczego, przyczyniając się tym do rozwoju ekonomicznego kraju. Współpracując jako grupa, PGL i jej spółki zależne odniosą korzyści wynikające ze skoordynowanego działania strategicznego, spójnego podejścia do interesariuszy, zwiększonej skali operacyjnej i większej efektywności działania, niższych kosztów i synergii. Rola PGL i LOTu jest ponadto kluczowa dla projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).	
706.	PGL	Uwaga ogólna	Systematyka całego dokumentu, w tym prezentowanych informacji:	jednostki miar (często niespójne), język (wszędzie powinno być po polsku – obecnie częściowo jest po angielsku, skróty powinny być wszystkie w słowniczku, podpisy pod rysunkami / legenda / źródła w niektórych miejscach przeskakują na kolejną stronę.	Uwaga częściowo uwzględniona.
707.	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	<u>Kierunek interwencji II:</u> <u>Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych.</u>	s. 124 i następne.	Konieczne jest dostosowanie rozwiązań legislacyjnych/regulacyjnych w zakresie planowania infrastruktury lotniskowej dla paliw ciekłych (baz paliw, instalacji przeładunkowych, systemu dystrybucji paliw, hydrantowego systemu tankowania) do specyfiki działania lotnisk uwzględniających wielkość oraz sposób realizacji dostaw paliw lotniczych w danej lokalizacji. W tym kontekście konieczne jest zwłaszcza wcześniejsze zaplanowanie koncepcji dostaw paliw do CPK oraz określenie szczegółowych wymagań w zakresie wymiarowania bazy	Uwaga nie uwzględniona, ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu.

				<p>paliwowej oraz hydrantowej sieci dystrybucji paliw. Celowi temu powinno towarzyszyć opracowanie koncepcji operacyjnej tankowania statków powietrznych, zapewnienia ciągłości dostaw i dostępności paliw. Postulujemy uwzględnienie w Polityce firm członkowskich organizacji POPiHN tj. PKN ORLEN oraz ORLEN Aviation jako Partnerów A-CDM (Airport collaborative decision making).</p>	
708.	POPiHN	<p><u>Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym /</u> <u>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.</u></p>	<p><i>Bezpieczeństwo lotnicze – s. 182.</i> <i>Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki – s. 207.</i></p>	<p>Zdaniem POPiHN wartym rozważenia jest przyjęcie rozwiązań regulacyjnych i operacyjnych oraz zawiązania stałej współpracy międzyinstytucjonalnej, które przyczynią się do optymalnego ukształtowania nadzoru nad segmentem krajowego rynku lotniczych paliw ciekłych. Rozwiązania te w dużym stopniu powinny przyczynić się do regulacyjno - instytucjonalnego wzmocnienia nadzoru nad tym segmentem rynku paliwowego, który ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa lotniczego, a ponadto przyczynią się do likwidacji zidentyfikowanych dotychczas ułomności systemowych polegających na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prowadzeniu zaopatrzenia statków powietrznych w paliwa lotnicze bez wymaganej koncesji; • prowadzeniu nierejestrowanej podatkowo działalności handlowej w paliwach ciekłych oraz możliwości dokonywania oszustw podatkowych; • wykorzystywaniu do sprzedaży paliw lotniczych infrastruktury paliw ciekłych nie spełniających wymagań umożliwiających jej legalną i bezpieczną eksploatację; czy, 	<p>Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy część propozycji zmierza do nadmiernej regulacji proponowanych obszarów. Część z zakwestionowanych uwag prowadziłyby do obszernej analizy i ich zasadności, co nie jest celem przedmiotowego dokumentu.</p>

			<ul style="list-style-type: none">• sprzedaży paliw lotniczych mogących nie spełniać wymagań jakościowych. <p><u>POSTULATY REGULACYJNE</u></p> <p>W zakresie obrotu paliwami lotniczymi w Polsce, aktualne przepisy nie przewidują żadnych wyłączeń obowiązków koncesyjnych ze względu na skalę obrotu. W związku z powyższym, uzasadnione jest ściśle powiązanie zasad koncesjonowania operacji dotyczących paliw lotniczych z prawnymi wymaganiami stawianymi zarządzającym lotniskami oraz innym podmiotom operującym na terenie lotnisk cywilnych, w zakresie w jakim ta działalność dotyczy paliw lotniczych. Reasumując, nie należy tracić z pola widzenia wymagań koncesyjnych osadzonych na gruncie prawa energetycznego, w procesie nadzoru prowadzonego zarówno przez krajową administrację lotniczą, jak i podmioty zarządzające lotniskami, nad działalnością związaną z dostawami i zaopatrzeniem lotnisk i statków powietrznych w paliwa lotnicze, oraz świadczeniem usług logistycznych w tym zakresie.</p> <p>W związku z powyższym, POPiHN popiera wdrożenie rozwiązań regulacyjnych w zidentyfikowanych poniżej segmentach sektora lotnictwa cywilnego:</p> <p><u>CERTYFIKACJA LOTNISK CYWILNYCH.</u></p> <p>a) wprowadzenie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosku o wydanie certyfikatu dla działalności polegającej na prowadzeniu lotniska użytku</p>	
--	--	--	---	--

				<p>publicznego i jego eksploatacji, w jego części dotyczącej operacji paliwowych;</p> <p>b) prawne usankcjonowanie uprawnień organu nadzoru lotniczego polegającego na możliwości następczej kontroli ważności koncesji paliwowej uznanej w toku certyfikacji lotniska.</p> <p><u>EKSPLOATACJA I ZARZĄDZANIE LOTNISKAMI CYWILNYMI.</u></p> <p>a) zawieranie we wniosku o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem nowych informacji tj.: (i) opisu zasad zapewniania dostaw paliw lotniczych na terenie lotniska, w tym wskazania infrastruktury lotniska, z której statki powietrzne będą zaopatrywane w paliwa lotnicze, (ii) firm koncesjonowanych podmiotów, które będą operować na terenie lotniska w zakresie dostaw paliw lotniczych, oraz (iii) możliwości dopuszczenia konsultacji ww. wniosku z Prezesem URE w zakresie jego komponentu paliwowego;</p> <p>b) wprowadzenie obowiązku kontrolowania przez zarządzającego lotniskiem cywilnym obowiązku posiadania koncesji przez podmioty realizujące operacje na paliwach lotniczych jako warunku dopuszczenia tych podmiotów na teren lotniska;</p> <p>c) wprowadzenie obowiązku kontroli wypełniania obowiązków podatkowych przez podmioty realizujące dostawy paliw lotniczych (np. rejestracja na potrzeby akcyzy, na potrzeby rozliczenia VAT itp.);</p> <p>d) zobowiązanie zarządzających lotniskami, aby infrastruktura paliw ciekłych</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>eksploatowana na terenie lotniska, była zgłaszana do właściwego rejestru prowadzonego przez Prezesa URE;</p> <p>e) zobowiązanie zarządzających lotniskami do zawiadamiania Prezesa URE o wszelkich nieprawidłowościach w zakresie operacji paliwowych na terenie lotnisk cywilnych;</p> <p>f) wprowadzenie obowiązku prowadzenia przez zarządzających lotniskami publicznego wykazu podmiotów prowadzących operacje na paliwach lotniczych.</p> <p><u>CERTYFIKACJA I DOPUSZCZANIE DO PROWADZENIA DZIAŁANOŚCI W ZAKRESIE OBSŁUGI NAZIEMNEJ.</u></p> <p>a) wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o wydanie certyfikatu lub zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej, koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub koncesji na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych, jeżeli są wymagane w skutek łączenia przez wnioskodawcę działalności obsługi naziemnej z logistyką i obrotem paliwami;</p> <p>b) usankcjonowanie obowiązku konsultacji z Prezesem URE wniosków, o których mowa w powyższym podpunkcie, w zakresie opinii o dotychczasowej działalności na rynku paliw lotniczych, oraz z szefem KAS w zakresie wypełniania zobowiązań podatkowych;</p> <p>c) określenie obowiązku wskazania infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do tej działalności przez podmioty wykonujące paliwową obsługę naziemną.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p><u>REJESTR LOTNISK CYWILNYCH.</u></p> <p>a) rozszerzenie wniosku o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych o wymagania polegające na wykazaniu w jaki sposób lotnisko będzie zaopatrywane w paliwa lotnicze oraz czy infrastruktura paliwowa na jego terenie spełnia wymagania dopuszczające ją do eksploatacji;</p> <p>b) rezygnacja w procesie rejestracji lotniska z oświadczeń wnioskodawcy, na rzecz wprowadzenia obowiązku przedstawienia formalnych dokumentów potwierdzających, że lotniskowa infrastruktura paliwowa spełnia właściwe wymagania prawne.</p> <p><u>INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA DLA PALIW CIEKŁYCH.</u></p> <p>a) dostosowanie regulacyjnych wymagań infrastrukturalnych dla infrastruktury paliw ciekłych (baz paliw, instalacji przeładunkowych) do specyfiki działania lotnisk uwzględniających wielkość oraz sposób realizacji dostaw paliw lotniczych w danej lokalizacji.</p> <p><u>NADZÓR PODATKOWY NAD LOGISTYKĄ PALIW LOTNICZYCH.</u></p> <p>a) wykonanie analizy oraz podjęcie decyzji o optymalnej formie nadzoru nad przemieszczeniami paliw lotniczych z punktu widzenia reżimu akcyzowego oraz systemu SENT, tak aby ograniczyć do niezbędnego minimum dublowanie się wymagań systemu e-DD oraz realizacji dostaw w ramach systemu SENT.</p> <p>II. POSTULATY Z ZAKRESU ZAAKTYWIZOWANIA WSPÓŁPRACY</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>MIĘDZYINSTYTUCJONALNEJ</p> <p>a) postulowanym przez POPIHN działaniem jest przeprowadzenie przez Prezesa ULC we współpracy z Prezesem URE oraz Szefem KAS kompleksowego audytu w zakresie zasad dostaw paliw lotniczych oraz operacji paliwowych na polskich lotniskach cywilnych, ze szczególnym uwzględnieniem mniejszych lotnisk o ograniczonej certyfikacji lub niepodlegających certyfikacji, w stosunku do których brak jest informacji o sposobie zaopatrzenia w lotnicze paliwa ciekłe;</p> <p>b) za celowe POPIHN uznaje stworzenie efektywnych procedur horyzontalnej współpracy, w tym wymiany informacji, pomiędzy Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a głównymi regulatorami rynku lotniczych paliw ciekłych w Polsce, takimi jak Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego czy Prezes Urzędu Dozoru Technicznego celem szybszego identyfikowania i eliminacji możliwych nieprawidłowości w podaży paliw lotniczych na rynek.</p>	
--	--	--	--	---	--

709.	POPiHN	<p><u>Kierunek interwencji VII : Ochrona środowiska w transporcie lotniczym.</u></p>	s.191 i następne.	<p>Kwestia ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w branży lotniczej została zasygnalizowana w Polityce. W kontekście opublikowanego przez Komisję Europejską pakietu Fit for 55, brak jest jednak w dokumencie tzw. mapy drogowej wskazującej ścieżkę dojścia do osiągnięcia redukcji emisji CO2 w perspektywie do 2040 r. Brak jest także odniesienia do dokumentu ETD odnośnie ilości paliwa SAF (str.192), które ma być mieszane w odpowiedniej proporcji z tradycyjnym paliwem lotniczym.</p> <p>Projektowane zmiany w dyrektywie ETD zakładają m.in. likwidację zwolnień akcyzowych dla paliw tradycyjnych w ruchu wewnątrzspółnotowym (utrzymane zostanie jedynie zwolnienie akcyzowe dla lotów cargo). Brak jest jednak odniesienia do polskiej branży petrochemicznej oraz jej udziału we wdrażaniu nowych technologii produkcji paliwa SAF oraz paliw syntetycznych w przyszłości.</p> <p>Nie ma także odniesienia czasowego do planowanych poziomów tworzenia mieszanki paliwowej, które wskazuje dyrektywa ETD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 1 stycznia 2025 r. minimalny udział w wolumenie wynoszący 2% SAF; - od 1 stycznia 2030 r. minimalny udział wolumenowy wynoszący 5% SAF, z czego minimalny udział 0,7% stanowią syntetyczne paliwa lotnicze; - od 1 stycznia 2035 r. minimalny udział ilościowy 20% SAF, z czego minimalny udział 5% to syntetyczne paliwa lotnicze; - od 1 stycznia 2040 r. minimalny udział wolumenowy 32% SAF, z czego minimalny 	<p>Uwaga nie uwzględniona, ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu.</p>

				<p>udział 8% stanowią syntetyczne paliwa lotnicze;</p> <p>- od 1 stycznia 2045 r. minimalny udział wolumenowy 38% SAF, z czego minimalny udział 11% stanowią syntetyczne paliwa lotnicze;</p> <p>- od 1 stycznia 2050 r. minimalny udział wolumenowy 63% SAF, z czego minimalny udział 28% stanowią syntetyczne paliwa lotnicze.</p> <p>Wypełnienie zobowiązań wynikających z Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE, które mówią o dostępności alternatywnych paliw ekologicznych na lotniskach sieci bazowej TEN-T powinno zostać wskazane w Polityce zwłaszcza w kontekście budowy CPK.</p> <p>Infrastruktura paliwowa powinna umożliwiać przesyłanie, magazynowanie i wydawanie alternatywnych paliw lotniczych, w tym SAF i paliw syntetycznych do statków powietrznych również na obecnie użytkowanych lotniskach lub w lotniskowych składach paliw lotniczych. Ograniczenia w zakresie niezbędnej przestrzeni do rozbudowy infrastruktury paliwowej stanowią istotną barierę w osiągnięciu planowanych celów.</p> <p>Branża lotnicza pracuje nad możliwościami zastosowania wodoru jako głównego źródła napędu dla statków powietrznych w przyszłości. Konieczne jest opracowanie i wdrożenie technologii innowacyjnych do produkcji, magazynowania i wydawania wodoru do samolotów. Technologie produkcji SAF oraz tzw. E-fuels są dostępne na rynku międzynarodowym i wymagają opracowania, wdrożenia lub zakupu. Warto wskazać w Polityce szanse i ograniczenia wdrożenia tej</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>technologii. Jest to powiązane również z koniecznością budowy infrastruktury do wytwarzania i przesyłania dużej ilości energii elektrycznej.</p> <p>Innowacje i wdrożenie nowoczesnych paliw lotniczych SAF i syntetycznych wymagają opracowania dotacji i zachęt dla zainteresowanych podmiotów ze względu na koszty i skalę produkcji w procesie produkcyjnym, dystrybucyjnym, budowaniu zaplecza infrastrukturalnego koniecznego do ich stosowania.</p> <p>Wytworzenie ciekłego wodoru i/lub SAF jest ok. 4 krotnie droższe niż produkcja paliwa typu JET A-1.</p> <p>Istnieje konieczność opracowania odpowiednich procedur i standardów międzynarodowych ze względu na dbałość i utrzymanie jakości paliw lotniczych.</p>	
710.	POPiHN	<p><u>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.</u></p>	<p><i>Stworzenie warunków formalno-prawnych niezbędnych do realizacji Polityki – s.207</i></p>	<p>a) W Polityce jest ogólne odwołanie do ustawy Prawo lotnicze i aktów wykonawczych do ustawy. Warto podkreślić w tym miejscu, że ponawiamy postulat wprowadzenia do ustawy Prawo lotnicze zapisu przewidującego możliwość przeładunku paliwa lotniczego na płycie postojowej lotniska lub w innym miejscu wyznaczonym przez zarządzającego portem lotniczym. Obecnie obowiązująca regulacja prawna (par.14 rozp.MG z 21.11.2005 – Dz.U.2014,poz.1853) wydana na podstawie art.7 ust.2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane nie przewiduje takiej możliwości mimo, że na większości lotnisk w Polsce dokonuje się przeładunku paliwa lotniczego z cystern drogowych na cysterny służące do</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona, ze względu na zbyt duży poziom szczegółowości w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu.</p>

				<p>obsługi statków powietrznych (cysterny lotniskowe).</p> <p>b) Co więcej, postuluje się uregulowanie statusu formalnego „cysterny lotniskowej”, jako szczególnego rodzaju cysterny drogowej (autocysterny), która operuje wyłącznie na terenie lotniska lub lądowiska. Skutki braku definicji prawnej cysterny lotniskowej w praktyce oznaczają dowolność interpretacji w zakresie wymogów technicznych cystern przewożących paliwo lotnicze, co w konsekwencji skutkować może brakiem wyposażenia ww. pojazdów w osprzęt zapewniający bezpieczeństwo wykonywanych operacji paliwowych. Z drugiej strony formalno-prawne uregulowanie definicji „cysterny lotniskowej” jest konieczne z uwagi na bezpieczeństwo dokonywania operacji tankowania i przeładunku paliwa lotniczego.</p> <p>c) Istotne również jest uregulowanie wymagań technicznych (ochrony środowiska, bhp i p.poż) dla miejsc wyznaczonych do prowadzenia operacji przeładunku bezpośrednio pomiędzy środkami transportu (cysternami drogowymi i cysternami lotniskowymi) na terenie lotnisk oraz lądowisk oraz dla wyposażenia cysterny lotniskowej celem zapewniania bezpiecznego tankowania statków powietrznych.</p> <p>Podsumowując powyższe postulaty, kluczowym zagadnieniem, na jakie należy</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>zwrócić uwagę przy wypracowywaniu zmian legislacyjnych, które notabene toczą się obecnie pod egidą MKiŚ, jest konieczność dokonania zmian wspomnianego już rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, celem dostosowania jego treści do praktyki prowadzenia operacji logistycznych oraz handlingowych na krajowych lotniskach, dla których podstawowym środkiem prowadzenia tych operacji są cysterny drogowe oraz cysterny lotniskowe. Taki stan rzeczy wynika z dynamiki rozwoju rynku lotniczego w Polsce a co za tym idzie rosnącej konsumpcji paliw lotniczych, za którą nie nadąża rozwój stacjonarnej infrastruktury służącej do magazynowania oraz przeładunku paliw lotniczych. Aktualny kształt przepisów technicznych stanowi istotną barierę w zakresie wdrożenia jednolitych standardów technicznych dla krajowych lotnisk oraz lądowisk gdzie w skutek braku stacjonarnej infrastruktury paliwowej, operacje paliwowe prowadzone są z wykorzystaniem cystern drogowych oraz cystern operujących na terenie lotnisk w miejscach do tego wyznaczonych przez zarządzającego lotniskiem oraz kontrolowanych przez różne służby i inspekcje państwowe.</p>	
--	--	--	--	--	--

711.	POPiHN	<p><u>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.</u></p>	<p><i>Działania finansowe związane z pandemią COVID-19.</i></p>	<p>a) Wprowadzenie obniżenia stawek podatku akcyzowego w związku z podniesieniem opłaty paliwowej. Od 1 marca 2020 roku podniesione zostały stawki opłaty paliwowej. Do paliwa lotniczego mają zastosowanie stawki opłaty paliwowej na podstawie art. 37m pkt 3 ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Wskazania podwyżka stawek opłaty paliwowej miała być neutralna podatkowo, jednakże dla paliw lotniczych stawki podatku akcyzowego nie zostały obniżone. W związku z powyższym optymalne byłoby wprowadzenie stosowanego obniżenia (w wysokości rekompensującej także wcześniejsze podwyższenia stawek), co przyczyniłoby się do bieżącego obniżenia podatkowego branży lotniczej. Mechanizm w zakresie przesuwania obciążeń pomiędzy podatkiem akcyzowym, a opłatą paliwową nie jest obecnie neutralny kosztowo w związku z brakiem obniżenia stawek akcyzowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 4rych mowa w art. 89 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym. Ewentualnie pod rozwagę może zostać wzięta kwestia wyłączenia paliw lotniczych z opłaty paliwowej. Opłata paliwowa została wprowadzona celem (z założenia) dostarczenia środków niezbędnych do budowy i modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej. Mogłoby się więc wydawać, że opłata paliwowa powinna obciążać wyłącznie paliwa przeznaczone do środków transportu lądowego. Opłata paliwowa obejmuje także paliwa lotnicze, co</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane działania wykraczają poza zakres dokumentu.</p>
------	--------	--	---	--	---

				<p>oznacza, że branża lotnicza ponosi koszty budowy i rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej. Opłata paliwowa jest elementem wpływającym na cenę paliwa lotniczego.</p> <p>b) Zmiana sposobu liczenia zabezpieczenia akcyzowego przez podmiot pośredniczący.</p> <p>W branży lotniczej proces tankowania paliw lotniczych odbywa się z zastosowaniem podmiotu pośredniczącego (zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej jako podmiot pośredniczący). Obecny model wyliczania zabezpieczenia akcyzowego dla podmiotu pośredniczącego zakłada uwzględnienie jednomiesięcznej ilości paliwa przyjętego do podmiotu z zastosowaniem zwolnienia. Taki model kalkulowania zabezpieczenia powoduje, iż zabezpieczenie akcyzowe wyliczane przez podmiot pośredniczący, jest zdecydowanie wyższe niż zabezpieczenie utrzymywane w składzie podatkowym. W celu obniżenia bieżących obciążeń podatkowych w branży lotniczej, proponujemy zmianę modelu wyliczania wysokości zabezpieczenia generalnego dla podmiotu pośredniczącego prowadzącego działalność w zakresie paliw lotniczych i skrócenie okresu przyjmowanego do szacowania jego wysokości np. do 2 tygodni.</p> <p>c) Czasowe zwolnienie/zawieszenie opłat koncesyjnych i opłaty zapasowej w zakresie paliw lotniczych.</p> <p>Czasowe zwolnienie/zawieszenie z opłat koncesyjnych podmiotów posiadających koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych,</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>obróć paliwami ciekłymi, obróć paliwami ciekłymi z zagranicą oraz magazynowanie i przeladunek paliw ciekłych w zakresie paliw lotniczych (art. 34 Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 roku Prawo energetyczne), a także z opłaty zapasowej nakładanej na producentów i handlowców w zakresie paliw lotniczych (art. 21b ustawy z dnia 16 lutego 2007 roku o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym). Stanowiłyby to bieżące obniżenie obciążeń finansowych dla branży lotniczej. Opłaty koncesyjne i opłata zapasowa są elementami wpływającymi na cenę paliwa lotniczego.</p> <p>d) Pozostałe postulaty zmierzające do odciążenia branży lotniczej.</p> <ol style="list-style-type: none">1) Zwolnienie z CIT w przypadku realizacji inwestycji w branżę lotniczą;2) Ewentualne obniżenie stawki VAT na paliwie lotniczym/usługach dotyczących paliwa lotniczego, w przypadku gdy stawka 0% nie może zostać zastosowana;3) Dofinansowanie do ubezpieczenia OC lotniczego;4) Zwolnienia/zmniejszenie podatków i opłat lokalnych – podatek od budynków/gruntów, opłata za użytkowanie wieczyste, podatek od środków transportu (np. cystern) – w zakresie podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w branży lotniczej.	
--	--	--	--	---	--

712.	ULC	Str. 5 Lista skrótów	AMHS (Aeronautical Message Handling System) – System obsługi wiadomości ATS /system obsługi wiadomości lotniczych	Proponujemy przyjęcie rozwinięcia skrótu w j. polskim zgodnie z Zał. 10 ICAO Tom II pkt 4.6: „system wymiany depezs ATS”.	Uwzględniono uwagę
713.	ULC	Str. 5 Lista skrótów	ABAS (Airborne Based Augmentation System) – Pokładowy system wspomagający GNSS	Proponujemy przyjęcie rozwinięcia skrótu w j. polskim zgodnie z Zał. 10 ICAO Tom I: „System wspomaganie bazujący na wyposażeniu statku powietrznego”.	Uwzględniono uwagę
714.	ULC	Str. 6 Lista skrótów	CNS (Communication, Navigation and Surveillance) – Komunikacja, nawigacja i dozоровanie	Proponujemy przyjęcie następującego – ugruntowanego w środowisku lotniczym – rozwinięcia skrótu w j. polskim: „Łączność, Nawigacja i Dozоровanie”	Uwzględniono uwagę
715.	ULC	Str. 6 Lista skrótów	CPDLC (Controller–Pilot Data Link Communications) – Łącze danych pilot-kontroler	Proponujemy przyjęcie rozwinięcia skrótu w j. polskim zgodnie z Zał. 10 ICAO Tom II pkt 1.8: „Łączność kontroler-pilot łączem transmisji danych”	Uwzględniono uwagę
716.	ULC	Str. 9	ADS-B (<i>Automatic dependent surveillance – broadcast</i>) – Automatyczne zależne dozоровanie SSR (<i>Secondary surveillance radar</i>) – Radar wtórny dozоровania	Należy poprawić tłumaczenie na j. polski następujących pojęć: ADS-B – automatyczny system dozоровania zależnego Ponadto, należy dodać poniższe skróty wraz z rozwinięciem w j. angielski i polskim: MLAT (Multilateration) – multilateracyjny system dozоровania WAM (Wide Area Multilateration) – multilateracyjny system dozоровania obszarowego LAM (Local Area Multilateration) – multilateracyjny system dozоровania lokalnego.	Uwzględniono uwagę
717.	ULC	Str. 7 Lista skrótów	GBAS (Ground Based Augmentation System) – System wspomagający	Proponujemy następującą definicję w j. polskim zgodnie z Zał. 10 ICAO Tom I:	Uwzględniono uwagę (powtórzona uwaga)

			lądowanie z wykorzystaniem systemów GNSS, oparty na urządzeniach naziemnych	„System wspomaganie, bazujący na wyposażeniu naziemnym”.	
718.	ULC	Str. 7 Lista skrótów	LP (Localizer Performance) – Dokładność/jakość radiolatarni kierunku ILS – nazwa minimum operacyjnego bez prowadzenia pionowego dla podejść do lądowania opartych o GNSS	Proponujemy usunąć z dokumentu, w związku z faktem nieużycia tego skrótu w tekście projektu Polityki.	Uwaga uwzględniona
719.	ULC	Str. 8 Lista skrótów	SBAS (Satellite Based Augmentation System) – System wspomaganie, bazujący na wyposażeniu satelitarnym, system wspomaganie satelitarnego zwiększający precyzję i dokładność pomiarów, przeprowadzanych z wykorzystaniem GNSS	Proponujemy następującą definicję w j. polskim zgodnie z Zał. 10 ICAO Tom I: „System wspomaganie, bazujący na wyposażeniu satelitarnym”.	Uwaga uwzględniona (powtórzona uwaga)
720.	ULC	Str. 58	„służb meteo”	Należy zastąpić zwrotem „służb meteorologicznych”.	Uwzględniono uwagę
721.	ULC	Str. 61	Priorytetowym zadaniem jest kontynuowanie działań na rzecz zachowania pozycji Polski wśród najbezpieczniejszych systemów lotniczych na świecie oraz nadzorowanie utrzymywania światowej klasy infrastruktury lotniczej obejmującej przestrzeń powietrzną, porty lotnicze i służby ruchu lotniczego. Jednocześnie konieczne jest zapewnienie wsparcia i ułatwienia testowania....	Proponujemy zmianę brzmienia wskazanego akapitu, poprzez dodanie do niego informacji o konieczności dostosowania sposobu finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego do przyszłych wyzwań skutkujących zwiększeniem liczby realizowanych zadań. „Priorytetowym zadaniem jest kontynuowanie działań na rzecz zachowania pozycji Polski wśród najbezpieczniejszych systemów lotniczych na świecie oraz nadzorowanie utrzymywania światowej klasy infrastruktury lotniczej obejmującej przestrzeń powietrzną. W związku z powyższym konieczna i zasadna jest zmiana sposobu finansowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego, która zabezpieczy finansowo możliwość skutecznej i rzetelnej realizacji przez ten urząd już istniejących jak i przyszłych zadań. Jednocześnie konieczne jest zapewnienie	Uwaga nieuwzględniona. Polityka Lotnicza nie jest dokumentem, który będzie przesądzał o finansowaniu urzędu, wymaga to szerszych i pogłębionych analiz.

				wsparcia i ułatwienia testowania....	
722.	ULC	Str. 63 Diagnoza stanu transportu lotniczego Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce		Proponujemy dodać w kolumnie „Słabe strony” poniższego: „Niedostateczne zasoby częstotliwości radiowych ograniczające rozwój systemów CNS.”.	Uwaga uwzględniona
723.	ULC	Str. 86, 88 (wykresy)	Wydaje się, że w chwili opracowywanie dokumentu najbardziej prawdopodobny jest scenariusz pośredni tj. pomiędzy scenariuszem 1 (szczepionka dostępna lato 2021) a scenariuszem (szczepionka dostępna lato 2022), co oznaczałoby odbudowę poziomu ruchu lotniczego z 2019 r. pomiędzy rokiem 2024 a 2026.	Należy wziąć pod uwagę, że dane w dokumencie powinny zostać przed jego publikacją – w miarę możliwości – zaktualizowane. Dotyczy to między innymi wspomnianego fragmentu odnoszącego się do założeń odbudowy ruchu lotniczego i nieaktualne już prognozy dotyczące dostępności szczepionek etc.	Uwaga uwzględniona, prognozy zostaną zaktualizowane
724.	ULC	Str. 120 Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce Lotniska regionalne	Działania do 2030 r.: Rozwój istniejących portów lotniczych, z uwzględnieniem ich potencjału rozwojowego, w celu dostosowania do aktualnego zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego oraz mając na uwadze powstanie systemu intermodalnego w ramach projektu CPK.	Należy pamiętać, że wraz z rozwojem portów regionalnych i zwiększeniem ruchu lotniczego, niezbędne będzie dostosowanie możliwości służb ruchu lotniczego: AFIS lub – w uzasadnionych przypadkach – ATC. W związku z priorytetowym traktowaniem przez PAŻP obsługi CPK, zachodzi obawa, że może nie starczyć środków na zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego na lotniskach regionalnych w wymaganym zakresie/wymiarze. W takim wypadku lotniska te będą niejako „skazane” na obsługę ruchu przy pomocy AFIS.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
725.	ULC	Str. 121	Pomiar wskaźników connectivity prowadzony był przez różne organizacje	Nazwy organizacji należy konsekwentnie tłumaczyć na j. polski. Każda z tu	Uwzględniono uwagę

			międzynarodowe, a także stowarzyszenia przewoźników i portów lotniczych: 1) International Civil Aviation Organization (ICAO), 2) Bank Światowy (Worldbank), 3) International Air Transport Association (IATA), 4) Airport Council International (ACI).	wymienionych ma tłumaczenie swojej nazwy w j. polskim: 1) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, 3) Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych, 4) Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych.	
726.	ULC	Str. 130 (przedostatni akapit)	„wyposażenia meteo”	Należy zastąpić zwrotem „meteorologiczny sprzęt pomiarowy”.	Uwzględniono uwagę
727.	ULC	Str. 133 Infrastruktura nawigacyjna	„Ostateczne wycofanie z eksploatacji radiolatarni NDB”.	Proponujemy dopisać do tego punktu następującą treść: „Ostateczne wycofanie z eksploatacji radiolatarni NDB (ostatnie NDB w lotnictwie cywilnym wycofano z użycia operacyjnego w 2020 roku).”.	Uwaga uwzględniona
728.	ULC	Str. 139 Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urządzeń naziemnych oraz CNS (za fragmentem „System dozoru (SUR)	Dodanie nowego akapitu – „Ochrona lotniczych urządzeń naziemnych przed zakłóceniami”.	W obszarze żeglugi powietrznej w celu zagwarantowania prawidłowego działania lotniczych urządzeń naziemnych (LUN) realizowane jest zadanie polegające na uzgadnianiu lokalizacji inwestycji w obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę (BRA) od lotniczych urządzeń naziemnych. Realizowane jest to, zgodnie z artykułem 86 ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze, poprzez uzgadnianie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu, opiniowanie projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Informacje o zewnętrznych granicach zasięgu poziomego powierzchni ograniczających zabudowę są udostępniane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na internetowym serwisie	Uwaga uwzględniona

				mapowym ULC (w celu usprawnienia procesu uzgadniania lokalizacji inwestycji z jednostkami samorządu terytorialnego i podmiotami gospodarczymi wnoszącymi między innymi farmy wiatrowe w otoczeniu lotniczych urzędzeń naziemnych). Oprócz wyżej wymienionego serwisu mapowego, ULC zamierza udostępniać ograniczenia BRA za pomocą usług WMS, co pozwoli dotrzeć do większości jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, jak również prywatnych pracowni projektowych.	
729.	ULC	Str. 120 Łączność lotnicza	Łączność lotnicza (<i>air connectivity</i>)	<p>Proponujemy zastąpić wyrażenie „Łączność lotnicza” wyrażeniem: „Połączenia lotnicze”. Termin „łączność” powszechnie używany jest jako pojęcie określające wymianę informacji. Ponadto, znaczenie „connectivity” powinno być rozumiane jak w poniższym przykładzie: „the European tourism product, improving connectivity between regions, both by air and by sea, boosting entrepreneurship, [...]”. eur-lex.europa.eu</p> <p>„konkurencyjności europejskiej oferty turystycznej, lepsze połączenia, zarówno powietrzne, jak i morskie między regionami, pobudzenie [...]”. eur-lex.europa.eu</p>	Uwaga uwzględniona częściowo, ze względu na to, że w dokumencie zmieniono łączność lotniczą na dostępność komunikacyjną w transporcie lotniczym.
730.	ULC	Str. 128 Inwestycje w rozwój sieci lotniczych urzędzeń naziemnych oraz CNS		Brak jakichkolwiek przepisów, dotyczących rozwoju systemów DP/IT (Data Processing/Information Technology), np. systemu iTEC który ma zastąpić obecny P_21- system przetwarzania i zobrazowania danych - po 2024 roku.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
731.	ULC	Str. 129 Systemy	Usługi VoIP Sieć IP	Proponujemy zastąpić „przesyłanie dźwięków mowy” wyrażeniem „przesyłanie	Uwzględniono uwagę

		łączości (COM)	„przesyłanie dźwięków mowy”	sygnałów mowy” oraz fragment „bazuje obecnie na sieci IP.” zmienić na „będzie bazować na sieci IP.”.	
732.	ULC	Str. 137 Systemy dozorowania (SUR)	Plany wdrożenia SESAR zakładają wykorzystanie kombinacji obecnie dostępnych technologii (MODE-S, ADS-B, WAM, PSR), jak i tworzonych nowych (<i>Video Surveillance, Multi Static Primary Surveillance Radar</i>) w celu...	Należy poprawić WAM na MLAT, ponieważ planowana jest rozbudowa zarówno w zakresie WAM, jak i LAM. MLAT składa się zaś z WAM i LAM, zgodnie z Zał. 10 ICAO, Tom 4.	Uwzględniono uwagę
733.	ULC	Str. 137	2. Rozwój technologiczny w zakresie ADS-B (realizacja z systemem WAM FIR Warszawa, proces wdrożenia operacyjnego zsynchronizowany z procesem wyposażania statków powietrznych w wymagane transpondery ADS-B).	Proponujemy poprawić ten fragment w sposób następujący: „realizacja z systemem MLAT FIR Warszawa...”.	Uwzględniono uwagę
734.	ULC	Str. 139 Działania do 2030 r.	Zapewnienie dowolnym użytkownikom końcowym możliwości wykorzystania danych ze wszystkich dostępnych źródeł informacji (w tym wojskowych radarów pierwotnych) przez dedykowaną sieć dystrybucji danych dozorowania (system SDDC).	Prawdopodobnie może być udostępniona informacja z radarów wojskowych poprzez SDDC dla PAŻP, ale w ograniczonym zakresie i z wybranych posterunków radiolokacyjnych. Na tę chwilę brak jednak uzgodnień w tej sprawie. ULC (Departament Żeglugi Powietrznej) nie procedował żadnej zmiany w systemie funkcjonalnym, dotyczącej podłączenia radarów wojskowych do obecnie używanego systemu P_21.	Uwaga uwzględniona
735.	ULC	Str. 139 Kierunek interwencji II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych	Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DNE na wypadek awarii GNSS.	Należy poprawić literówkę: Zapewnienie minimalnej sieci operacyjnej VOR/DME i DME/DME na wypadek awarii GNSS.	Uwzględniono uwagę (powtórzona uwaga)
736.	ULC	Str. 147 Kierunek	Przepis art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady	Proponujemy przeredagowanie wspomnianego fragmentu w następujący	Uwaga uwzględniona

		<p>interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej</p> <p>Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego</p>	<p>z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.), zgodnie z którym Państwa Członkowskie powinny zapewnić służby ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności tych krajów. W tym celu Państwa Członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego posiadającą aktualny certyfikat uznawany na terenie Wspólnoty.</p> <p>13) „Wyznaczone instytucje powinny dostosować się do ustalonych, lokalnych celów w zakresie skuteczności działania na dany okres referencyjny, które zostały albo zostaną wyznaczone dla Polski zważając, że wyznaczenie jakiegokolwiek instytucji nie powinno mieć negatywnego wpływu na wkład Polski w realizację celów lokalnych w zakresie efektywności kosztowej.” → niezrozumiałe zdanie.</p>	<p>sposób: „Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 (...), Państwa Członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego posiadającą aktualny certyfikat uznawany na terenie Wspólnoty.”.</p>	
737.	ULC	Str. 148	Występujący trzykrotnie na tej stronie zwrot „osłony meteorologicznej”.	Należy zastąpić zwrotem „służb meteorologicznych”.	Uwzględniono uwagę
738.	ULC	Str. 150	Krok w kierunku „cyfrowej europejskiej przestrzeni powietrznej” („Digital European Sky”) polegać ma na (...). Umożliwi to bardziej efektywne zapewnianie służb ruchu lotniczego, obsługę statków powietrznych i nowych podmiotów (np. bezzałogowe statki powietrzne) we wszystkich typach przestrzeni powietrznej.	Bezzałogowe statki powietrzne nie są podmiotami. W związku z powyższym konieczne jest przeredagowanie wskazanego fragmentu.	Uwzględniono uwagę
739.	ULC	Str. 151 Kierunek	- stopniową integrację i racjonalizację infrastruktury technicznej CNS w kierunku	Proponujemy dodanie po tym fragmencie jeszcze jednego tiret:	Uwaga uwzględniona

		interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej	zorientowanej na efektywność (performance) w rozumieniu generowanych kosztów, czy pokrycia oraz wprowadzanie komplementarnych technologii/infrastruktury CNS.	- wprowadzenie nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) co przyniesie korzyści w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i efektywności dzięki optymalizacji tras ATS i procedur podejścia według wskazań przyrządów.	
740.	ULC	Str. 152 Kierunek interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej	Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie współpracy w obszarach regulacyjnych z organami krajowymi i europejskimi (minister właściwy do spraw transportu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej, porty lotnicze pozostające w zasięgu CPK, użytkownicy przestrzeni powietrznej, Network Manager). Ponadto konieczne będzie wprowadzenie niezbędnych zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego lotniskiem.	Proponujemy przeredagowanie przytoczonego fragmentu w następujący sposób: Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie współpracy w obszarach regulacyjnych z organami krajowymi i europejskimi (minister właściwy do spraw transportu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej, porty lotnicze pozostające w zasięgu CPK, użytkownicy przestrzeni powietrznej, Network Manager). Istotną rolę w tym procesie będzie pełnił Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (KZPP), który wyraża opinie i przedstawia propozycje w zakresie zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej ministrowi właściwemu do spraw transportu, Ministrowi Obrony Narodowej, ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz za ich pośrednictwem lub bezpośrednio innym organom administracji rządowej odpowiednio do ich właściwości. Ponadto konieczne będzie wprowadzenie niezbędnych zmian w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną oraz dostosowania procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego lotniskiem.	Uwaga uwzględniona.

741.	ULC	Str. 152 Kierunek interwencji III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej	Realizacja koncepcji CPK wymagać będzie zapewnienia dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb: ACC (Area Control), APP (Approach Control), TWR (Aerodrome Control) oraz służb informacji powietrznej FIS (ang. Flight Information Services).	Proponujemy przeredagowanie przytoczonego fragmentu w następujący sposób: Realizacja koncepcji CPK wymagać będzie zapewnienia dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb: APP (Approach Control), TWR (Aerodrome Control).	Uwaga uwzględniona
742.	ULC	Str. 153 Przyszła infrastruktura nawigacyjna	Wybrane grupy zadań inwestycyjnych w odniesieniu do koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego to: <ul style="list-style-type: none"> wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym iTEC (Interoperability Through European Collaboration), instalacja ośrodków radiolokacyjnych oraz systemu MLAT (Multilateration – pozycjonowanie hiperboliczne) dla FIR Warszawa.	Niezależnie od budowy CPK wdrożenie systemu iTEC i tak ma nastąpić zgodnie z RP3 i 5-letnim planem inwestycji PAŻP na lata 2020–2024. Punkt ten należy dodać do rozdziału „Inwestycje w rozwój sieci” str. 128. Instalacja systemu MLAT dla FIR Warszawa również nie ma powiązania bezpośrednio z CPK i była planowana wcześniej celem objęcia jej zasięgiem całej Polski. Proponujemy ten fragment połączyć z rozdziałem „Inwestycje w rozwój...” (str. 128). Ponadto, wyrażenie „przyszła infrastruktura nawigacyjna” sugerujemy zamienić na „przyszła infrastruktura CNS”.	Uwaga uwzględniona
743.	ULC	Str. 153	stworzenia procedur startów i lądowań – SID, STAR, CDA, CCO (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations),	stworzenia procedur startów i lądowań – SID, STAR, CDA, CCO, RNAV (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations, Area Navigation),	Uwzględniono uwagę
744.	ULC	Str. 153 Kierunek interwencji III: Usprawnienie	stworzenia procedur startów i lądowań – SID, STAR, CDA, CCO (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations),	stworzenia procedur startów i lądowań – SID, STAR, CDA, CCO, RNAV (Standard Instrument Departure, Standard Instrumental Arrival, Continuous Descent Approach, Continuous Climb Operations, Area	Uwaga powtórzona

		e funkcjona nia przestrzeni powietrznej		Navigation),	
745.	ULC	Str. 154 Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego o funkcjona nia i rozwoju ryнку lotniczego	W szczególności dotyczy to kosztów związanych z przygotowaniem służb ruchu lotniczego oraz inwestycjami związanymi z posadowieniem urządzeń komunikacji, nawigacji i dozoru (CNS) niezbędnymi dla uruchomienia służb w CPK. Jednakże musi to odbywać się w granicach przewidzianych normami prawa krajowego i unijnego.	Proponujemy poprawić przytoczony fragment w następujący sposób: W szczególności dotyczy to kosztów związanych z przygotowaniem służb żeglugi powietrznej oraz inwestycjami związanymi z posadowieniem urządzeń łączności, nawigacji i dozoru (CNS) niezbędnymi dla uruchomienia służb w CPK. Jednakże musi to odbywać się w granicach przewidzianych normami prawa krajowego i unijnego.	Uwaga uwzględniona. Wskazany w uwadze fragment został poprawiony wg uwag zgłoszonych przez inny podmiot.
746.	ULC	Str. 155 Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego o funkcjona nia i rozwoju ryнку lotniczego	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa) należy do jednych z największych w sieci europejskiej. Podmiotem zapewniającym służby nawigacyjne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej jest PAŻP. Realizacja koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie od Agencji przeprowadzenia szczegółowych analiz o charakterze operacyjnym i finansowym zmierzających do wypracowania optymalnych rozwiązań umożliwiających przyszłe skuteczne i efektywne zapewnianie służb nawigacyjnych w rejonie oddziaływania CPK. Poniżej przedstawiono zakres koniecznych analiz: 1) służby ruchu lotniczego, 2) sieci dróg lotniczych i procedury ATS,	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa) należy do jednych z największych w sieci europejskiej. Podmiotem zapewniającym służby żeglugi powietrznej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej jest PAŻP. Realizacja koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego wymagać będzie od Agencji przeprowadzenia szczegółowych analiz o charakterze operacyjnym i finansowym zmierzających do wypracowania optymalnych rozwiązań umożliwiających przyszłe skuteczne i efektywne zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rejonie oddziaływania CPK. Poniżej przedstawiono zakres koniecznych analiz: 1) służby żeglugi powietrznej, 2) sieci dróg lotniczych i procedury lotu,	Uwzględniono uwagę

			3) wymaganej infrastruktury nawigacyjnej, 4) struktury operacji lotniczych.	3) wymaganej infrastruktury łączności, nawigacji i dozoru,owania, 4) struktury operacji lotniczych, 5) organizacji przestrzeni powietrznej.	
747.	ULC	Str. 155 4) Struktura operacji lotniczych	Działania do 2030 r.: Zapewnienie dodatkowej kadry operacyjnej w obszarze służb: ACC (Area Control), APP (Approach Control), TWR (Aerodrome Control) oraz służb informacji powietrznej FIS (ang. Flight Information Services) na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego.	Należy wyjaśnić, w jaki sposób kadra FIS i ACC będzie wykorzystywana na potrzeby CPK?	Uwaga nieuwzględniona, przeredagowano fragment tekstu.
748.	ULC	Str. 156 Strefy opłat terminalowych	b) II strefa pobierania opłat terminalowych obejmująca lotniska Kraków (EPKK), Gdańsk (EPGD), Poznań (EPPO), Wrocław (EPWR), Szczecin (EPSC), Katowice (EPKT), Łódź (EPLL), Rzeszów (EPRZ), Zielona Góra (EPZG), Bydgoszcz (EPBY), Warszawa/Modlin (EPMO), Lublin (EPLB), Radom (EPRA), Olsztyn (EPSY)	Zasadną wydaje się korekta nazw lotnisk, wchodzących w skład II strefy pobierania opłat terminalowych, tak aby nazwy te odpowiadały stanowi faktycznemu (zgodnie z AIP Polska) w tym zakresie, np. EPKK – Kraków/Balice, POZNAŃ/Ławica etc.	Uwaga nieuwzględniona. Nazwa lotnisk została w tym fragmencie zaczerpnięta z decyzji administracyjnej w zakresie ustanowienia stref opłat terminalowych.
749.	ULC	Str. 166 Rynek General Aviation	Celem realizacji powyższej wizji niezbędnym wydaje się: konieczność zapewnienia lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS) na lotniskach, dla których wyznaczono strefę ruchu lotniskowego (ATZ).	Lotniska regionalne – w zależności od możliwości i dostępności – mogą korzystać również z TWR. Nie tylko AFIS. Proponujemy przeredagować ten fragment w następujący sposób: „konieczność zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS) na lotniskach lokalnych”.	Uwaga uwzględniona
750.	ULC	Str. 166 Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju	<ul style="list-style-type: none"> odpowiednie zabezpieczenie terenów wokół lotnisk; konieczność zapewnienia lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS) na lotniskach, dla których wyznaczono strefę ruchu lotniskowego (ATZ).	Proponuje się dodanie kolejnego punktu następującej treści: wdrożenie procedur podejścia w oparciu o sensor GNSS/Galileo.	Uwaga uwzględniona

		rynku lotniczego			
751.	ULC	Str. 172	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie (drugi akapit)	Należy uwzględnić personel służb ruchu lotniczego, tj.: kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów lotniskowej służby informacji powietrznej oraz informatorów służby informacji powietrznej.	Uwaga uwzględniona.
752.	ULC	Str. 173	Tabela	Należy uwzględnić również świadectwa kwalifikacji informatorów służby informacji powietrznej (FISC) oraz uzupełnić tabelę w zakresie AFISC. Pierwszy wiersz tabeli powinien brzmieć następująco: „Rodzaj licencji i świadectw kwalifikacji” (kolumna nr 1) oraz „Liczba posiadaczy ważnych licencji i świadectw kwalifikacji poszczególnych latach” (kolumna nr 2), albo usunąć z tabeli wiersz AFIS, ponieważ personelowi AFIS wydawane są świadectwa kwalifikacji, a nie licencje.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
753.	ULC	Str. 174	Oprócz uczelni publicznych, szkolenie pilotów odbywa się...	Po akapicie drugim należy dodać informację o organizacjach szkolących personel ATS, tj.: praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów lotniskowej służby informacji powietrznej oraz informatorów służby informacji powietrznej. Na tę chwilę certyfikat organizacji szkolących personel ATS posiadają Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Lotnicza Akademia Wojskowa.	Uwaga uwzględniona
754.	ULC	Str. 174	W przypadku szkolnictwa średniego i zawodowego należy skupić działania na promocji i rozwoju szkół oferujących kształcenie nie tylko w zawodach mechaników czy elektryków lotniczych, ale	W tym miejscu słowa „obsługi ruchu lotniczego” należy zmienić na „obsługi handlingowej”, co będzie spójne z przytoczonymi stanowiskami pracy.	Uwzględniono uwagę

			również personelu potrzebnego do obsługi ruchu lotniczego w portach lotniczych (m.in. do obsługi pasażerskiej, bagażu, kierowców)...		
755.	ULC	Cały dokument, w tym m.in. na rys. 74 i 75, str. 176 i 177	Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Powietrznych Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych	Należy używać poprawnej nazwy uczelni w Dęblinie: Lotnicza Akademia Wojskowa.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
756.	ULC	Str. 184 Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym; Bezpieczeństwo lotnicze (w tym cyberbezpieczeństwo)	„Poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinna opierać się na następujących celach i priorytetach:...”	Proponujemy dodanie nowego akapitu: W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu statków powietrznych Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzi ewidencję przeszkód lotniczych. Jest ona realizowana przy użyciu systemu teleinformatycznego i jest jawna w zakresie informacji podlegających udostępnieniu. W celu zapewnienia kompletności informacji o trasowych przeszkodach lotniczych, ULC od 2013 roku prowadzi na swojej oficjalnej stronie internetowej serwis mapowy obrazujący położenie wszystkich aktualnie zgłoszonych do Urzędu przeszkód lotniczych. Serwis umożliwia m.in. zgłoszenie przez zewnętrznych użytkowników uwag o brakujących jeszcze obiektach lub niedziałającym oświetleniu.	Uwaga uwzględniona
757.	ULC	Str. 185 Kierunek interwencji VI: Stworzenie warunków	„Poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinna opierać się na następujących celach i priorytetach:...”	Proponujemy dodanie punktu nr 12: „Zapewnienie jak najwyższej jakości danych dotyczących przeszkód lotniczych”.	Uwaga uwzględniona

		dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym; Bezpieczeństwo lotnicze (w tym cyberbezpieczeństwo)			
758.	ULC	Str. 186	Kolejnym modulem będzie (...) w tym połączenia z nowobudowanym w ULC Zintegrowanym Systemem Zarządzania ZSI.	Proponujemy zmianę brzmienia wskazanego fragmentu na: Kolejnym modulem będzie (...) w tym połączenia z nowobudowanym w ULC Zintegrowanym Systemem Informatycznym.	Uwaga uwzględniona
759.	ULC	Str. 214 Tabela 9. Lista działań do 2030 r.	Wyznaczanie instytucji zapewniających służby meteorologiczne, mając na celu utrzymanie bezpieczeństwa operacji lotniczych i przestrzeni powietrznej.	Proponujemy usunięcie PAŻP, który nie jest podmiotem właściwym w zakresie wyznaczania instytucji zapewniających służby meteorologiczne oraz zmianę „Urzędu obsługującego ministra właściwego ds. transportu” na „Ministra właściwego ds. transportu”.	Uwzględniono uwagę
760.	ULC	Cały dokument		<u>Uwagi o charakterze redakcyjnym:</u> Dokument należy zweryfikować również pod kątem poprawności językowej. Zwracamy uwagę m.in. na poniższe kwestie: 1) Str. 87: z przed – prawidłowo: sprzed; 2) Str. 88: ATMs – ATM; 3) Należy unikać rzeczowników odczasownikowych tam, gdzie to możliwe:	Uwagę uwzględniono w części.

				<p>rozwijanie → rozwój, liberalizowanie → liberalizacja etc.</p> <p>4) Str. 129: offset'u → offsetu; FIR'u → FIR-u.</p> <p>5) Str. 154: „Biorąc pod uwagę (...) oraz biorąc pod uwagę (...), istnieje zasadność zabezpieczenia możliwości finansowania przez PAŻP inwestycji...” → Proponujemy przeredagowanie zdania w sposób następujący: „Jeśli weźmie się pod uwagę..., oczywista stanie się konieczność zagwarantowania możliwości finansowania...”.</p> <p>6) Str. 155: „o charakterze operacyjnymi i finansowymi” (literówka);</p> <p>7) Str. 185: „Aktualnie proces uruchomienia takiego systemu został uruchomiony przez PAŻP.” Sugerujemy przeredagować to zdanie;</p> <p>8) Należy zwrócić uwagę na prawidłowe stopniowanie przymiotników, tj. nienadużywanie formy opisowej, np.: bardziej inteligentny → inteligentniejszy, bardziej efektywny → efektywniejszy etc.;</p> <p>9) Wszystkie pojedyncze znaki (w, i, o etc.) należy przenosić do kolejnego wersu;</p> <p>10) Imiesłowy przysłówkowe współczesne powinny odnosić się do tej samej, osobowej formy czasownika, np.: - str. 91: „Wnioskiem wynikającym z powyższych uwarunkowań jest stwierdzenie, że, <u>biorąc pod uwagę długoterminowy potencjał komunikacyjny regionu Warszawy.</u></p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>port lotniczy WAW będzie zmierzał w kierunku nasycenia.” oznacza, że PL WAW będzie brał coś pod uwagę.</p> <p>- str. 186: ”Realizując wyżej wskazane działania prowadzonych jest szereg kontroli opartych na...”. Proponujemy przeredagowanie powyższego zdania w sposób następujący: „W celu realizacji ww. działań, prowadzonych jest...”.</p> <p>11) Str. 209: „Polityka lotnicza będzie również kolejnym dokumentem, na podstawie którego dokonywana będzie ocena w zakresie zgodności z polityką transportową kraju <u>panów generalnych</u> lotnisk użytku publicznego.... (literówka).</p> <p>12) Cały dokument, np. str. 210: Polityka lotnicza (...) odnośnie budowy CPK. → prawidłowo powinno być „odnośnie do”.</p>	
761.	ULC	Str. 20	„walka z ograniczeniami wzrostu w powietrzu i na ziemi poprzez zmniejszenie ograniczeń przepustowości oraz poprawę wydajności i dostępności;”	Jakiego wzrostu dotyczą ograniczenia ? Chodzi o wzrost statków powietrznych czy użytkowników (np. operatorzy dronów) należy doprecyzować zapis.	Uwaga uwzględniona
762.	ULC	Str. 163	Rysunek 73. Czas dojazdu do wybranych lotnisk cargo	Na załączonym rysunku brakuje lotniska Olsztyn-Mazury, które również ma możliwość obsługi lotów cargo, w tym materiałów niebezpiecznych.	Uwaga nieuwzględniona. Rysunek został usunięty.
763.	ULC	Str. 118	Z uwagi na istnienie zidentyfikowanego zjawiska tzw. „białych plam” na mapie lotniczej Polski (m.in. na środkowym Pomorzu i w północno-wschodniej części Polski), tj. obszarów w których dostęp do komunikacji lotniczej jest bardzo ograniczony, należy brać pod uwagę utworzenie również w takich obszarach niewielkich lotnisk zdolnych do obsługi ruchu GA. Określenie zasadności inwestycji	Proponujemy zmianę ostatniego zdania we wskazanym akapicie na: „Określenie zasadności inwestycji w danym obszarze powinno być poprzedzone właściwymi analizami oraz konsultacjami prowadzonymi z lokalną społecznością. Celowe jest ponadto dokonanie weryfikacji aktualnie obowiązujących w tym zakresie przepisów.”	Uwaga uwzględniona

			<p>w danym obszarze powinno być poprzedzone właściwymi analizami.</p>	<p>W ocenie ULC zasadne w tym miejscu wydaje się ponadto zwrócenie uwagi na konieczność zmiany art. 93a Ustawy Prawo Lotnicze, zgodnie z którym aktualnie:</p> <p>1. Dopuszcza się wykorzystanie do startu i lądowania statku powietrznego terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk min. w przypadku określonym w pkt. 4, w brzmieniu:</p> <p>4) jeżeli pozwalają na to przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2.</p> <p>Zgodnie z powyższą delegacją Minister właściwy do spraw transportu wydaje zgodę na podstawie, której statki powietrzne mogą startować i lądować z terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk przez 14 dni w roku. Usunięcie tej zgody automatycznie spowoduje konieczność budowy lądowisk dla samolotów i śmigłowców przez ich właścicieli.</p> <p>Obecnie tzw. „przygodne lądowiska”, stwarzają operatorom statków powietrznych możliwość wykonywania startów i lądowań bez operatów środowiskowych, antyhałasowych etc. Prowadzi to do nieustannych konfliktów środowiskowych, napięć na linii mieszkańcy sąsiadujących „przygodnych lądowisk” a ULC oraz niszczenie i dewastacja środowiska naturalnego.</p> <p>Ograniczenie możliwości lądowań w terenie innym niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk, stworzy warunki do rozwoju lądowisk i heliportów nie tylko w rejonach nazywanych „białymi plamami”, ale</p>	
--	--	--	---	---	--

				<p>także na terenie całego Kraju. Bardzo szybko okaże się, że właściciele statków powietrznych bez problemu wybudują w sposób uporządkowany oraz w porozumieniu z lokalnymi władzami infrastrukturę umożliwiającą obsługę posiadanych statków powietrznych.</p> <p>W ten sposób władza lotnicza nie tylko uporządkuje stan prawny w zakresie infrastruktury lądowiskowej dla GA, ale również raz na zawsze wykluczy dowolność w postawianiu „przygodnych lądowisk”, notorycznie wykorzystywanych niezgodnie z wolą ustawodawcy.</p>	
764.	ULC	Str. 128	<p>Działania do 2030 r.: Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, restrykcyjnych wymagań sanitarnych, związanych z pandemią COVID-19.</p>	<p>„Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do restrykcyjnych wymagań sanitarnych, związanych z ewentualną pandemią”.</p> <p>Nie wiemy czy pandemia COVID-19 będzie jedyną do 2030 r.(z perspektywą do 2040 r.), należy przygotować się wcześniej na możliwość wystąpienia innych chorób zakaźnych.</p> <p>Z tego powodu proponuje się zastosowanie następującego zapisu: „Dostosowanie infrastruktury portów lotniczych do nowych, restrykcyjnych wymagań sanitarnych, związanych z przeciwdziałaniem występowania chorób zakaźnych, mając na uwadze doświadczenia z przeciwdziałania skutkom pandemi COVID-19.”</p>	Uwaga uwzględniona

765.	ULC	Str. 167	<p>Działania do 2030 r.: Stworzenie na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego aktualnej otwartej bazy danych opartej o rejestr lotnisk cywilnych i ewidencję lądowisk celem jej wykorzystania przez środowisko lotnicze oraz zainteresowane organy władzy rządowej i samorządowej.</p>	<p>Taka baza już istnieje.</p> <p>https://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, ponieważ baza, o której mowa nie uwzględnia kwestii operacyjnych, z których mogą korzystać użytkownicy przestrzeni powietrznej.</p>
766.	ULC		<p>Ważnym aspektem jest również zapewnienie lotniska dla lotnictwa GA obsługującego Warszawę jako centrum biznesowe kraju. Obecnie taką rolę pełni lotnisko Warszawa Babice, które położone jest w mocno zurbanizowanym obszarze miasta. Mając na uwadze liczbę operacji lotniczych realizowanych na tym lotnisku negatywnie wpływa ono na lokalną społeczność. Ograniczenie liczby operacji lotniczych czy rodzaju wykonywanych na nim lotów jest tylko połowicznym działaniem mającym ograniczyć ten negatywny wpływ. Z tego też względu winno się podjąć analiz mających na celu wskazanie nowej lokalizacji dla takiego lotniska oraz samej opłacalności takiego przedsięwzięcia.</p>	<p>Proponujemy przeformułowanie wskazanego fragmentu na:</p> <p>„Ważnym aspektem jest również zapewnienie lotniska dla lotnictwa GA obsługującego Warszawę jako centrum biznesowe kraju. Obecnie taką rolę pełni lotnisko Warszawa Babice, które położone jest w mocno zurbanizowanym obszarze miasta. W tym zakresie intensywny rozwój tego segmentu rynku wykorzystującego w szczególności ultralekkie statki powietrzne (w tym śmigłowce), ze względu na zapotrzebowanie na liczbę realizowanych operacji, może prowadzić do narastającego konfliktu pomiędzy użytkownikami tych statków a społecznością lokalną. Ograniczenie liczby operacji lotniczych czy rodzaju wykonywanych na nim lotów jest tylko połowicznym działaniem mogącym poprawić sytuację. Z tego też względu winno się podjąć analizy mające na celu rozważenie nowej lokalizacji dla takiego lotniska oraz samej opłacalności takiego przedsięwzięcia oraz analizy działań mających na celu zapewnienie użytkownikom możliwości wykorzystania statków powietrznych w granicach aglomeracji Warszawskiej w zgodzie z potrzebami i oczekiwaniami społeczności</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

				<p>lokalnych.”</p> <p>W tym zakresie za zmianą wskazanego fragmentu przemawia okoliczność, iż na przestrzeni ostatnich lat w branży General Aviation znacząco wzrasta popularność lekkich statków powietrznych (wykorzystywanych głównie do przewozu osób, turystyki/ rekreacji i biznesu, ale również przez służby porządku publicznego i ratownictwa) kosztem cięższych maszyn.</p> <p>Obecnie, śmigłowce lekkie i średnie stanowią ok. 50% cywilnego rynku, a wg najnowszej, już 22 edycji raportu firmy Honeywell z 2020 r. przeważają w planach zakupowych na kolejne lata, co sprawi, że wkrótce przekroczą 65 % udziału w cywilnym rynku GA (zob. "22nd edition of Turbine-Powered Civil Helicopter Purchase Outlook"[– analiza rynkowa koncernu Honeywell International Inc. - A.J.],</p> <p>Do głównych czynników o charakterze „makro” sprzyjających dalszemu rozwojowi rynku lekkich statków powietrznych można zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none">- ogólny wzrost poziomu życia; postrzeganie lekkiego statku powietrznego jako realnej i coraz bardziej dostępnej alternatywy dla samochodów- rosnącą mobilność społeczeństw i politykę państw uprzemysłowionych dot. przenoszenia ciężaru transportu w najmniej zatłoczone obszary przestrzeni powietrznej,- rosnący popyt generowany przez kraje wschodzące, do których także należy Polska.	
--	--	--	--	---	--

				<p>Należy również tu wspomnieć o rosnącej roli aspektów związanych z redukcją emisji, czy zużyciem paliw kopalnych jako takich, które w coraz większym stopniu kształtują branżę General Aviation, a rynek jest zgodny, że trend ten będzie się jeszcze nasilał. Powstaną nowe konstrukcje ukierunkowane na ochronę środowiska, napędzane silnikami hybrydowymi lub tylko elektrycznymi.</p> <p>Poniżej przedstawiono segmentację rynku śmigłowców jako podstawowych statków powietrznych mogących w przyszłości stanowić podstawowy środek lokomocji w obszarach aglomeracji miejskich takich jak Warszawa:</p> <p>Segmentacja wg głównych zastosowań:</p> <ul style="list-style-type: none">- przewóz osób/turystyka/rekreacja - 30%- biznes - 25%- służby ratownictwa - 18%- służby porządku publicznego - 18%- przemysł wydobywczy (ropy i gazu) - 8%- media, stacje TV - 1%. <p>Polski rynek wykorzystania śmigłowców znajduje się w stabilnej fazie rozwoju. Tzw. małe lotnictwo (GA) zdobywa w Polsce coraz większą popularność, a liczba samolotów i śmigłowców zaliczanych do tego segmentu stale rośnie. W kraju jest nie tylko więcej klientów/użytkowników „powietrznych taksówek”, lecz także pilotów z własnym śmigłowcem, jako sposób na szybkie i sprawne przemieszczanie się. W Polsce przybywa również szkół latania, w których przeprowadza się szkolenia na śmigłowcach/samolotach i coraz więcej osób</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>otrzymuje licencję pilota. Obecnie w kraju działa ok. 100 aeroklubów. Rozwija się też infrastruktura lotniskowa i lądowiskowa - małych lotnisk i lądowisk jest w Polsce około 200.</p> <p>Rosnąca liczba śmigłowców traktowanych jako alternatywa do innych środków komunikacji ma z pewnością związek z poprawiającym się poziomem życia i bogaceniem się społeczeństwa polskiego.</p> <p>W tym kontekście lotnisko Warszawa – Babice jest jedynym miejscem w aglomeracji Warszawskiej spełniającym wymagania portu lotniczego dla lotnictwa śmigłowcowego, które nie wymaga pasa startowego, a jedynie kilka heliportów o wymiarach 30 x 30 m, które można zlokalizować na wydzielonej części lotniska w rejonie wieży w odległości co najmniej 1 km od najbliższych zabudowań.</p> <p>W tym zakresie należy zatem zwrócić uwagę na korzyści wynikające z utrzymania lotnisk GA dla lotnictwa śmigłowcowego.</p> <p>Na potrzeby niniejszej analizy, kierując się dotychczasowym doświadczeniem, znajomością branży oraz zasadą ostrożności prognoz, zawężono rynki docelowe wykorzystania lotniska do dwóch kluczowych, najbardziej chłonnych i dynamicznie rozwijających się segmentów (wg zastosowania):</p> <p>1) klient biznesowy i indywidualny</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>Głównym klientem w tym segmencie są:</p> <ul style="list-style-type: none">- przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu biznesowego,- podmioty gospodarcze/korporacje,- klienci indywidualni. <p>Najważniejszymi funkcjami lotniska Warszawa – Babice dla śmigłowców w tym przypadku byłyby szybkie przemieszczanie się w celach biznesowych. Kluczowe potrzeby tego segmentu odnoszą się do:</p> <ul style="list-style-type: none">a) podstawowej charakterystyki - klienci potrzebują środka transportu do pokonywania średnich dystansów dla 4-5 osób (połączenia tranzytowe dla VIP klientów odlatujących z planowanego CPK w Baranowie) ,b) czynników ekonomicznych (akceptowalny koszt przebudowy i utrzymania)c) bezpieczeństwa (w związku z rozwojem rynku dóbr luksusowych w obszarze „małego lotnictwa” wzrasta ryzyko związane z incydentami z udziałem pilotów cywilnych. Stąd klienci biznesowi/prywatni potrzebują rozwiązań prostych, a jednocześnie maksymalnie bezpiecznych – starty z lotniska Warszawa – Babice wykonywane są pod nadzorem AFIS, a śmigłowce są powszechnie uznawane za najbezpieczniejsze statki powietrzne,d) komfortu (segment klientów biznesowych i osób prywatnych jest szczególnie ukierunkowany luksusową obsługą oraz na potrzebę posiadania produktów luksusowych). <p>2) klient instytucjonalny</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Jest to segment rynku, który wykorzystuje śmigłowce, dla których obecnie brak alternatywy, dla potrzeb poszczególnych służb m.in. w zakresie:</p> <p>a) zadań patrolowych i misji poszukiwawczych – np. potrzeby polskiej Policji,</p> <p>e) zadań medycznych i ratowniczych lub transportu wyposażenia medycznego do trudno dostępnych rejonów (HEMS).</p> <p>Warto również wspomnieć, że tylko w Polsce, wg danych ULC z lipca 2020 r., jest zarejestrowanych blisko 40 podmiotów wykonujących tzw. operacje specjalne (SPO), do których należą takie czynności jak np. a) obserwacja i patrolowanie, b) fotografia, c) miernictwo, d) loty fotogrametryczne, e) zrzuty szczepionek.</p> <p>Bardzo duży odsetek tych firm wykonuje w/w zadania z wykorzystaniem lotniska Warszawa – Babice przy użyciu lekkich śmigłowców (np. Robinson R44, R66, AIRBUS H135, H130, LEONARDO – AW109, AW169, BELL 206, 407, 427 i 429,). Przeważająca część z nich wykorzystuje lotnisko Warszawa-Babice.</p> <p>W kontekście oszacowanie wielkości potencjalnego rynku GA, na tle którego można umiejscowić założone plany sprzedażowe w latach 2022-2030 należy odnieść się do liczby dotychczas wprowadzanych na rynek śmigłowców. Ich przyszli właściciele i pasażerowie powinni mieć możliwość lądowania w granicach aglomeracji Warszawskiej.</p>	
--	--	--	--	--	--

				Z tego powodu uwzględniając charakterystykę całego rynku GA dokonując oceny umiejscowienia infrastruktury lotniczej konieczne jest uprzednie dokonanie rzetelnych analiz mających na celu ocenę opłacalności takiego przedsięwzięcia oraz działań zapewniającym użytkownikom możliwości wykorzystania statków powietrznych w granicach aglomeracji Warszawskiej w zgodzie z potrzebami i oczekiwaniami społeczności lokalnych.”	
767.	ULC	Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej	Aktualnie przewodniczącym Zarządu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W skład Zarządu wchodzi przedstawiciele wszystkich 27 państw członkowskich UE, Komisji Europejskiej, Islandii, Lichtensteinu, Norwegii oraz Szwajcarii. Zarząd <u>PAŻP</u> jest odpowiedzialny za określanie jej priorytetów, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności <u>PAŻP</u> .	Proponujemy poprawienie podkreślonego błędu poprzez zmianę wskazanego podmiotu z PAŻP na EASA. Aktualnie przewodniczącym Zarządu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W skład Zarządu wchodzi przedstawiciele wszystkich 27 państw członkowskich UE, Komisji Europejskiej, Islandii, Lichtensteinu, Norwegii oraz Szwajcarii. Zarząd EASA jest odpowiedzialny za określanie jej priorytetów, ustalanie budżetu oraz monitorowanie działalności EASA.	Uwaga uwzględniona.
768.	ULC	Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym	Działania do 2030 r.:	Do rozważenia jest dodanie informacji o produkcji SAF dla sektora lotniczego jako cel.	Uwaga nieuwzględniona. Ponieważ produkcja paliw lotniczych jako działanie związane z przemysłem i gospodarką wykracza poza zakres dokumentu.
769.	ULC	Lista skrótów	Str.: 5 - 9	Wymaga weryfikacji, wprowadzenia	Uwzględniono uwagę

				uzupełnień oraz poprawy błędów pisarskich (tzw. „literówki”) i formalnych, m.in.: na str. 5: <i>ATS (Air Traffic Services), ATM (Air Traffic Management) - System zarządzania ruchem lotniczym</i> (zgodnie, np. z ICAO Doc 8400 PANS ABC powinno być <i>ATM (Air traffic management) - Zarządzanie ruchem lotniczym</i> ; na str. 6 <i>FIS (Flight Information Services) - Służb informacji powietrznej</i> ; na str. 7 brak rozwinięcia skrótu IATA	
770.	ULC	Str. 14 Wstęp – rysunek 1		Rysunek wydaje się niespójny z informacjami zawartymi w tekście. Wskazana jest aktualizacja jego treści.	Uwaga nieuwzględniona. Zdaniem projektodawcy zarówno rysunek jak i tekst jest poprawny.
771.	ULC	Str. 30 – Ogólna sytuacja ryнку lotniczego w UE	Tekst odnosi się do transportu lotniczego na świecie – proponuje się zmianę tytułu rozdziału „ <i>Półowa podróży lotniczych w Europie odbywa się z lub na kontynent, co w przeliczeniu na osoby oznacza około 500 mln pasażerów. 34 proc. podróży to połączenia wewnątrz Europy (340 mln pasażerów), a kolejne 16 proc. to podróże wewnątrz krajowe – 160 mln.</i> ”	Niezrozumiałe stwierdzenie „(...) z/na kontynent (...)” w kontekście podróży w Europie.	Uwaga uwzględniona
772.	ULC	Str. 31, Przewozy cargo	„ <i>Szacuje się, że rynek e-commerce w roku 2020 będzie wart 2496 mld PLN (670 mld USD). Odpowiada to około 12 proc. całego handlu.</i> ”	W ocenie ULC zasadne jest dokonanie weryfikacji prawidłowości danych i ich ewentualna aktualizacja.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
773.	ULC	Str. 42, Sytuacja ryнку turystyczneg	Rysunek 17	Zgodnie z rejestrem lotnisk nazwa lotniska to „Lotnisko Chopina w Warszawie” (na rysunku opisano jako „Chopina w Warszawie”).	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po

		o w Polsce, Rysunek 17			rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
774.	ULC	Str. 44	„Poniższy wykres przedstawia udział w liczbie pasażerów głównego lotniska w kraju w porównaniu do liczby pasażerów w 2016 r. dla wybranych europejskich portów lotniczych. Udział Lotniska w Warszawie w porównaniu do roku 2004 spadł z około 70% do około 40%. Jednocześnie spadkowi temu towarzyszył dynamiczny wzrost ruchu lotniczego.”	W ocenie ULC wskazany fragment nie jest precyzyjny i jasny. Zasadne jest jego przeformułowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany fragment posiada uzasadnienie.
775.	ULC	Str. 45	W części rynek międzynarodowy – punkt 4	Proponuje się rozwinięcie/wyjaśnienie terminu: „głównych przewoźników tradycyjnych”	Uwaga częściowo uwzględniona
776.	ULC	Str. 47	Lotnisko Chopina w Warszawie okazało się stosunkowo odporne na wielokrotne spadki koniunktury w ciągu ostatnich 20 lat.	Błąd językowy: Lotnisko Chopina w Warszawie okazało się stosunkowo odporne na wielokrotne spadki koniunktury w ciągu ostatnich 20 lat.	Uwaga uwzględniona (Uwaga powtórzona)
777.	ULC	Str. 50, Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie	Tytuł podrozdziału	Błąd w tytule, który powinien brzmieć: „Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie”	Uwaga uwzględniona (Uwaga powtórzona)
778.	ULC	Str. 58 General Aviation	Tytuł General Aviation Analizując sytuację na rynku General Aviation należy zauważyć, że liczba mieszkańców przypadająca na 1 samolot tego typu jest w Polsce znacząco wyższa niż w Czechach, Estonii, Słowacji czy w Chorwacji. Da się zauważyć, że potencjał	Sugeruje się definicji sformułowania General Aviation (GA). Zdanie wprowadzające wydaje się nie zrozumiałe. Zasadne jest jego ewentualne doprecyzowanie przez autora.	Uwaga częściowo uwzględniona

		<p><i>polskiego sektora lotnictwa ogólnego (General Aviation) nie jest proporcjonalny do wielkości polskiej gospodarki.</i></p> <p><i>26 lotnisk w Polsce spełnia wymogi jakościowe dla różnego rodzaju działalności General Aviation. Sieć tą uzupełniają lądowiska, które wielokrotnie dysponują lepszymi parametrami od formalnych lotnisk. W przypadku wielu regionów dostępność infrastruktury lotniczej dla GA ulega pogarszaniu. Tym bardziej jako cenne inicjatywy należy wskazać modernizację lotnisk w Białymstoku, Suwałkach czy Gliwicach.</i></p> <p><i>Pomimo powyższych trudności oraz biorąc pod uwagę niewielką w skali europejskiej liczbę statków powietrznych GA, w tym tych zarejestrowanych do wykonywania prac lotniczych, funkcjonowanie polskich firm na tym rynku ma kluczowe znaczenie dla</i></p>	<p>Zgodnie z rejestrem lotnisk cywilnych jest 9 lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, 25 niepodlegających certyfikacji oraz 17 lotnisk użytku wyłącznego – sugeruje się weryfikację wskazanej liczby 26. Istotna teza dot. lądowisk powinna zostać poparta uzasadnieniem faktycznym, dowodzącym jej słuszności, jak również, w kontekście zakładanego rozwoju „małego lotnictwa”, implikować jednoznaczne uzasadnienie dla już podjętych przez Prezesa ULC inicjatyw legislacyjnych, mających na celu w szczególności wprowadzenie wymagań technicznych i eksploatacyjnych zapewniających bezpieczeństwo oraz przyznanie Prezesowi ULC prawa do podejmowania kontroli na lądowiskach oraz, w uzasadnionych przypadkach faktycznych, ograniczania lub wykreślenia z urzędu lądowisk z ewidencji.</p> <p>Tekst niezrozumiały. W ocenie ULC konieczne jest jego doprecyzowanie.</p>	
--	--	---	--	--

			rozwoju i bezpieczeństwa kraju. W tym znaczeniu należy wziąć pod uwagę zdolności polskich organizacji do zaprojektowania statku powietrznego dedykowanego do obsługi przewozów z lotnisk GA, którego eksploatacja przyczyni się do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego Polaków przy zachowaniu jednoczesnej rentowności prowadzonej działalności.		
779.	ULC	Str. 74 tabela 5		Wyniki prognozy do lat 2060 powinny uwzględnić fakt ograniczeń spowodowanych COVID-19,	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
780.	ULC	Str. 94	Kierunki interwencji Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030	W ocenie ULC, we wskazanym fragmencie zasadne wydaje się dokonanie analizy w jakim zakresie port lotniczy w Radomiu umożliwi zminimalizowanie białej plamy lotniczej dostępności	Uwaga nieuwzględniona. W tym fragmencie tekstu nie uzasadnia się roli poszczególnych lotnisk.
781.	ULC	Str. 116	„W obszarze oddziaływania Zielonej Góry duża część ruchu zagranicznego wykorzystuje pobliskie berlińskie lotniska Tegel i Schönefeld (86%). (...) Prognozuje się, że otwarcie nowego lotniska w Berlinie nie zmieni w sposób istotny tych tendencji.”	Lotniska Tegel i Schönefeld zostały zamknięte w 2020 r. Obecnie operacje lotnicze są realizowane na nowym lotnisku Berlin Brandenburg. Wskazana jest aktualizacja zapisu.	Uwaga uwzględniona, zmieniono zapis w tekście.

782.	ULC	Str. 117 – 120 (i dalej)	Lotniska regionalne (i dalej)	<p>W kontekście celu i wpływu zakładanego rozwoju „małych lotnisk” i lądowisk proponuje się rozważenie i uzupełnienie o zagadnienia systemu transportu małymi samolotami (STMS), jako inherentnego komponentu cyt. „małego lotnictwa”, a również jako czynnika wspierającego rozwój mikroregionalny i poprawiającego dostępność transportu lotniczego w funkcji popytowej i indukującej rozwój gospodarczy małych przedsiębiorców, m.in. poprzez zapewnienie dostępności do szybkich i zasobo - oszczędnych środków transportu, co pozostaje w zgodności z koncepcją zrównoważonego rozwoju mikroregionów o niskim poziomie dostępności komunikacyjnej.</p>	Uwaga uwzględniona w związku z uwzględnieniem uwag innego podmiotu.
783.	ULC	Str. 117	<p>Implikacje dla portów regionalnych – działania do 2030 roku</p> <p><i>Działania do 2030 r.:</i> <u>Opracowanie „Master Planu” dla Centralnego Portu Komunikacyjnego</u> <u>Opracowanie Planu Generalnego dla lotniska CPK zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze</u> <i>Przeniesienie ruchu komercyjnego z lotniska Chopina w Warszawie oraz włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego do sieci portów lotniczych w Polsce do 2030 r.</i></p>	<p>Niezrozumiałe w naszej ocenie są dwa pierwsze punkty. Konieczne wydaje się rozważenie tych punktów, w odniesieniu do ustawy – Prawo lotnicze” w kontekście ICAO Doc 9184 Part 1.</p>	Uwaga nieuwzględniona ze względu na niezrozumiały zapis.
784.	ULC	Str. 170 i dalej	Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju	Należy zwrócić uwagę, że przedmiotowa współpraca pomiędzy uczelniami i instytucjami / pomiotami jest utrzymywana w	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.

			<p><i>W celu dostosowania profilu kształcenia do oczekiwań polskiego rynku pracy wskazana jest współpraca uczelni z instytucjami, które prowadzą rekrutację przyszłych adeptów - w tym zakresie system kształcenia przyszłych pracowników oraz ich późniejsze zatrudnienie powinny być ze sobą powiązane.</i></p>	<p>formie rad konsultacyjnych. Np. na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej od 2013 roku działa <i>Rada Konsultacyjna Nauka – Gospodarka</i>. W ocenie ULC należy dążyć do wzmocnienia udziału i roli przedstawicieli instytucji i podmiotów lotniczych w tego rodzaju ciałach. Ponadto, nie należy utożsamiać i ograniczać roli uczelni akademickich wyłącznie do uczelni zawodowych, o jakich jest mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.</p>	
785.	ULC	Str. 172	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	<p>Sugeruje się rozważenie poszerzenia zawartych informacji o konieczność wyszkolenia kadry zajmującej się zarządzaniem infrastrukturą lotniskową oraz eksploatacją portów lotniczych.</p>	Uwaga uwzględniona
786.	ULC	Str. 175	<p><i>W celu realizacji powyższego kroku konieczne jest współdziałanie Ministra Infrastruktury m.in. z Ministrem Edukacji Narodowej oraz Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego.</i></p>	<p>Aktualnie właściwym resortem jest: <i>Minister Edukacji i Nauki</i></p>	Uwaga uwzględniona (powtórzona uwaga)
787.	ULC	Str. 177	<p><i>Pociągnie to za sobą rozwój szkolnictwa wyższego, a więc i wzrost prac badawczych (w konsekwencji również B+R) w takich dziedzinach nauki, jak:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>lotnictwo, w tym MRO,</i> • <i>drony,</i> • <i>energetyka,</i> • <i>elektronika,</i> • <i>informatyka,</i> • <i>elektrotechnika,</i> • <i>mechanika,</i> • <i>ICT</i> <p><i>i wielu innych.</i></p>	<p>Wskazujemy na błąd zawarty w zaznaczonym fragmencie; zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce: art. 5 ust. 2 <i>Kształcenie prowadzi się w dziedzinach nauki i dyscyplin naukowych lub dziedzinie sztuki i dyscyplin artystycznych</i>; ust. 3. <i>Minister właściwy do spraw szkolnictwa wyższego i nauki określi, w drodze rozporządzenia, klasyfikację dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych, mając na uwadze systematykę dziedzin i dyscyplin przyjętą przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD), bezpieczeństwo</i></p>	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany fragment został przeredagowany.

				<p>państwa, konieczność dochowania zobowiązań międzynarodowych Rzeczypospolitej Polskiej oraz cele, których realizacji służy klasyfikacja.</p> <p>Obowiązująca klasyfikacja dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych została ustalona przez Ministra w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 5 ust. 3.</p>	
788.	ULC	Str. 172 - 178	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	<p>Uwagi ogólne; pominięto 2 istotne zagadnienia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inteligentne systemy transportowe (IST), w odniesieniu do rosnących potrzeb i założeń dot. rozwoju transportu, w tym lotnictwa, w dziedzinach obsługi przewozu lotniczego, ATM i ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji. 2. Jakość kształcenia; odniesienie się wyłącznie do aspektu ilościowego szkolnictwa wyższego nie zapewni osiągnięcia zakładanych celów. Lotnictwo, w całym swoim szerokim zakresie dziedzinowym w sposób szczególny wymaga zapewnienia kadr o najwyższym poziomie wiedzy i umiejętności oraz kompetencji, na co należy zwrócić szczególną uwagę, w odniesieniu do ewaluacji jakości kształcenia i działalności naukowej, o której mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce. 	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
789.	ULC	Str. 197 - 199	<p>Hałas lotniczy</p> <p><i>Plany zagospodarowania przestrzennego mają gwarantować, że na terenach wokół lotniska nie będą w dalszym ciągu powiększane i tworzone nowe skupiska ludności, które mogłyby być narażone na oddziaływanie hałasu lotniczego. Konieczna</i></p>	<p>W ocenie ULC warto, aby działania opisane/planowane do roku 2040 tj. poprawa i usprawnienie procesu planowania i zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym w celu zagwarantowania lepszej ochrony przed hałasem z transportu lotniczego” zrealizować</p>	Uwaga uwzględniona

			<p><i>jest ścisła współpraca zarządzających lotniskami z władzami samorządowymi w celu planowania przestrzennego otoczenia lotnisk, ustalenia stref ochronnych wokół lotnisk, a na obszarze, na którym występują poziomy uciążliwości hałasowej i ograniczenia w zakresie zagospodarowania i korzystania z terenów.</i></p> <p><i>Należy podkreślić potrzebę konsekwentnego respektowania przez władze samorządowe (powiatowe, gminne) realizacji tych ograniczeń (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy).</i></p>	<p>w perspektywie do 2030 roku.</p>	
790.	ULC	Str. 210, tabela 9 – lista działań do 2030 roku	<p>Wskazania na zadania realizowane przez Urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego</p>	<p>Analizując wskazaną tabelę zasadne wydaje się dokonanie dokładniejszej weryfikacji przydzielenia działań uwzględniając zakres kompetencji poszczególnych organów celem uniknięcia potencjalnych zarzutów wybiórczego sformułowania przydzielonych zadań.</p> <p>Sugeruje się w tym zakresie rozważenie jednoczesnego wskazania podmiotu odpowiedzialnego za działanie i terminu podjęcia kolejnych kroków ku realizacji celu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona (uwzględniono 1 część uwagi)</p>
791.	ULC	Uwaga ogólna	Całość opracowania	<p>Wskazane jest ujednoczenie stosowanego nazewnictwa (np.: stosowane naprzemiennie Warszawa/Modlin, Modlin, WMI).</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>
792.	ULC	Uwaga ogólna	Całość opracowania	<p>W tekście wprowadzane są bez rozwinięcia kody IATA lotnisk (w tym stosowane na rysunkach np.: rysunek 64 str. 97).</p>	<p>Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.</p>
793.	ULC	Uwaga	Całość opracowania	<p>Rysunki mają anglojęzyczne opisy/legendę.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze</p>

		ogólna		Wskazane jest ich przetłumaczenie na język polski (np. str. 38 rysunek 11, str. 40 rysunek 14, str. 44 rysunek 20)	względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
794.	ULC	Uwaga ogólna	Całość opracowania	Brak informacji szczegółowych nt. źródeł – tabel, rysunków – aktualnie podpisane są jedynie informacją typu – Eurocontrol, ULC, źródła własne, ICAO, Eurostat, Komisja Europejska, Centralny Port Komunikacyjny Sp z o.o. Dla zapewnienia jakości i wiarygodności dokumentu, przy jednoczesnym poszanowaniu praw autorskich i pokrewnych, za konieczne uznaje się uzupełnienie dokumentu o bibliografię i stosowanie przypisów źródłowych.	Uwaga uwzględniona
795.	ULC	Uwaga ogólna	Całość opracowania	Mimo opisania w uwagach wstępnych oraz we wstępie celu stworzenia dokumentu – nie jest zrozumiałym struktura dokumentu - publikacja częściowo ma charakter chaotyczny – zdarzają się np. powtórzenia informacji. Z tego powodu celowa jest weryfikacja całego tekstu i rozważenie przebudowy jego struktury.	Wnioskodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
796.	RPP	Ochrona praw pasażerów str. 168 - 169	Ochrona praw pasażerów regulowana jest na poziomie UE. Głównym aktem prawnym regulującym prawa pasażerów w transporcie lotniczym jest rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia	Przy całym planowaniu rozwoju lotnictwa nie można zapominać o pasażerach i ich słabszej pozycji względem przewoźników oraz często nierówności kontraktowej. Rozporządzenie 261/2004/WE normuje prawa pasażera w kwestiach odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Obszar ten wymaga aktualizacji co zostało wskazane w	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

		<p>lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 046 z 17.02.2004, str. 1, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 261/2004”.</p> <p>przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego został powołany Rzecznik Praw Pasażerów, który rozpatruje skargi pasażerów w trybie ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1832)</p>	<p>dokumencie.</p> <p>Niemniej równie ważne jest, że ponad te obowiązki pozostaje wiele obszarów, które wymagają poprawy po stronie przewoźników lotniczych,</p> <p>Zadania powinny być zrealizowane poprzez dopasowanie usług do potrzeb pasażerów, podnoszenie jakości usług i obsługi przez przewoźników, rzetelną informację dla pasażerów, wzmocnienie praw pasażerów w ustawie krajowej Prawo lotnicze.</p> <p>Obszary do poprawy to m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none">- obsługa posprzedażowa pasażera – często zgłaszanym problemem jest brak lub utrudniony kontakt z przewoźnikiem w celu np. zmiany rezerwacji, wysokie opłaty za udostępnioną pasażerom infolinie do kontaktu, nieprzejrzystość cen biletów czy braku realizacji usług dodatkowych wykupionych przez pasażera.- nierówność kontraktowa przejawiająca się chociażby w różnych konsekwencjach rezygnacji z lotu przez pasażera a odwołaniem lotu przez przewoźnika z odpowiednim wyprzedzeniem lub z powodu okoliczności nadzwyczajnych np. przewoźnik może odwołać lot bez konsekwencji odszkodowawczych wobec pasażera jeśli zrobi to na 14 dni przed planowanym lotem lub wynika to z okoliczności nadzwyczajnych, z kolei pasażer nie może zrezygnować z lotu za pełnym zwrotem kosztu biletu przez przewoźnika nawet jeśli zrobi to z dużym wyprzedzeniem lub jeśli w jego wypadku wystąpiły okoliczności nadzwyczajne.	
--	--	--	--	--

				<p>Szczególnie pandemia pokazała jak w sytuacji nadzwyczajnej dla pasażera (np. zamknięta dla obcokrajowców granica danego państwa więc pasażer nie może zrealizować lotu z powodów od niego niezależnych ale lot jest wykonywany przez przewoźnika, negatywny test pasażera skutkujący brakiem możliwości realizacji podróży) pasażer nie może zrezygnować z lotu za zwrotem pełnego kosztu biletu.</p> <p>Za sprawą pozasądowych metod rozwiązywania sporów (ADR) prostsze stało się dochodzenie praw przez pasażerów jednakże tylko tych związanych z prawami wynikającymi z rozp. 261/2004/WE, co wobec zgłaszanych przez pasażerów wydaje się niewystarczające.</p>	
797.	ULC	Str. 169	<p>Szczegółowe informacje na temat postępowania przed Rzecznikiem dostępne są na stronie internetowej pod adresem: http://pasazerlotniczy.gov.pl.</p>	<p>Celowe jest poprawienie wskazanego adresu e-mail.</p> <p>„Szczegółowe informacje na temat postępowania przed Rzecznikiem dostępne są na stronie internetowej pod adresem: http://pasazerlotniczy.ulc.gov.pl”</p>	Uwaga uwzględniona.
798.	ULC		Uwaga Ogólna	<ol style="list-style-type: none"> 1) Spis treści proponuję aby otrzymał numerację, która zostanie zastosowana w całym dokumencie (np. rozdział 1, część 1, 1.1,3.1, 3.2, itd.), 2) Należy ujednolicić czcionkę, 3) Należy ujednolicić odesłania. Od strony 5 pojawia się wykaz skrótów, który nie jest stosowany w dalszej części dokumentu, lub pomimo wprowadzenia skrótów stosuje się pełne nazwy. 	Uwaga uwzględniona

				<p>4) Dokument zawiera liczne powtórzenia; 5) Dokument wymaga korekty pod względem poprawności językowej; 6) Należy ujednoczyć motyw i rozmiar czcionki oraz interlinie</p>	
799.	ULC	<i>Strona 2</i>		<ul style="list-style-type: none"> o Spis treści niezgodny ze stanem faktycznym, np. na stronie 5 zaczyna się lista skrótów co nie zostało odnotowane 	Uwaga uwzględniona
800.	ULC	<i>Strona 10</i>		<ul style="list-style-type: none"> o W czwartym akapicie widnieje zapis iż „w pierwszej części dokumentu” Natomiast omawiany dokument nie został podzielony na części. Stosując taki zapis konieczne jest jednoznaczne wskazanie gdzie się zaczyna i kończy jego pierwsza część. 	Uwaga uwzględniona
801.	ULC	<i>Strona 8 Strona 111</i>	PPL - przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”	<p>Zgodnie z Rejestrem Lotnisk Cywilnych należy wprowadzić w całym dokumencie zapis Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Należy ujednoczyć w całym dokumencie 	Uwaga uwzględniona
802.	ULC	<i>Strona 16</i>		W drugiej linijce winno być „.. dane z roku 2016 i 2017”	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na brak precyzyjności propozycji zapisu.
803.	ULC	<i>Strona 18, pkt 2</i>	<p>reagowanie na uwarunkowania polityczne i legislacyjne, szczególnie na poziomie UE, <input type="checkbox"/> reagowanie na uwarunkowania rynkowe, w tym wyzwania związane wpływem COVID-19 na rynek lotniczy</p>	Wydaje się, że zwrot reagowanie nie jest odpowiedni, celowe wydaje się rozważenie jego zmiany.	Uwaga nieuwzględniona. Administracja publiczna właściwa w zakresie transportu lotniczego powinna reagować na zmieniające się uwarunkowania polityczne i legislacyjne.
804.	ULC	<i>Strona 20</i>	Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej Europejska Strategia Rozwoju Lotnictwa	Zapis nieczytelny, może wprowadzać w błąd.	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowana część odnosi się do tytułu rozdziału i podrozdziału.

805.	ULC	Strona 23	W zakresie transportu lotniczego wskazuje się na dwa kamienie milowe-	zwrot „kamienie milowe” nie jest precyzyjny zasadne wydaje się przeredagowanie wskazanego fragmentu	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie widzi potrzeby przeredagowania wskazanego fragmentu.
806.	ULC	Strona 23	Krajowe dokumenty strategiczne Umiejscowienie Polityki w systemie krajowych dokumentów strategicznych	Tytuły są niejasne, zasadne jest ich doprecyzowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowana część odnosi się do tytułu rozdziału i podrozdziału.
807.	ULC	Strona 23	ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju	Należy dodać metrykę dokumentu (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057)	Uwaga uwzględniona
808.	ULC	Strona 45 Strona 47 Strona 60	Połączenia krajowe są obsługiwane wyłącznie przez LOT. który dotknął szczególnie mocno Polskie Linie Lotnicze LOT nowoczesna flota przewoźnika PLL LOT S.A.	Należy ujednoczyć w całym dokumencie posługiwanie się nazwą przewoźnika jak wskazywano już we wcześniejszej uwadze.	Uwaga uwzględniona
809.	ULC	Strona 65, przypis 15	Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin, Port Lotniczy Wrocław – Strachowice, Port Lotniczy Poznań – Ławica	Należy dostosować nazewnictwo do obowiązujących nazw portów – zgodnie z aktualnym brzmieniem rejestru lotnisk https://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk	Uwaga uwzględniona
810.	ULC	Strona 102	Dla porównania, spadek PKB w 2020 roku w strefie euro wg. OECD ma wynieść 7,5%,	Należy użyć czasu przeszłego. „wg. OECD miał wynieść 7,5%”,	Uwaga uwzględniona
811.	ULC	Strona 103	ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 234, z późn. zm.).	Winno być (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354)	Uwaga uwzględniona
812.	ULC	Strona 107	Lotnisko Chopina objęte jest ograniczeniami środowiskowymi, w tym zakazem wykonywania lotów w godzinach 23:30-5:30 w nocy.	Proponuje się usunąć zwrot „w nocy”.	Uwaga uwzględniona
813.	ULC	Strona 147	Przepis art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr	Zdanie należy przeredagować.	Uwaga uwzględniona

			550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.), zgodnie z którym Państwa Członkowskie powinny zapewnić służby ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności tych krajów	Zgodnie z Przepis art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.), zgodnie z którym Państwa Członkowskie powinny zapewnić służby ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności tych krajów	
814.	ULC	<i>Strona 172</i>	Prawo oświatowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.)	Winno być: Prawo oświatowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.)	Uwaga uwzględniona
815.	ULC	<i>Strona 175</i>	W celu realizacji powyższego kroku konieczne jest współdziałanie Ministra Infrastruktury m.in. z Ministrem Edukacji Narodowej oraz Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego.	Winno być Ministerstwo Edukacji i Nauki. Należy ujednoclić w całym dokumencie	Uwaga uwzględniona
816.	ULC	<i>Strona 176-177</i>	Rysunek 74	Rysunki nieczytelne	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
817.	ULC	<i>Strona 188</i>	o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1369, z późn. zm.)	o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1369)	Uwzględniono uwagę
818.	ULC	<i>Strona 217</i>	Urząd obsługujący ministra właściwego ds. obrony narodowej	Nie należy wskazywać nazwy działu. Winno być Ministra Obrony Narodowej.	Uwaga uwzględniona

819.	ULC	<i>str. 122, drugi akapit (i dalej w tekście) błędnie używane jest pojęcie usługi lotniczej</i>	<i>Łączność lotnicza (air connectivity)</i>	Błędnie używane jest pojęcie usługi lotniczej na określenie przewozu lotniczego.	Uwaga uwzględniona
820.	ULC	<i>str. 202, trzeci akapit</i>	<i>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej</i>	Brak konsekwencji w stosowanej nomenklaturze: używa się zamiennie pojęcia umowy o komunikacji lotniczej oraz umowy o transporcie lotniczym. Brak informacji o liczbie umów faktycznie obowiązujących, nieaktualne informacje w zakresie liberalizowanych umów oraz rozmów w sprawie rozszerzenia Umowy o handlu i Współpracy między UE a UK	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
821.	ULC	<i>str. 203, tabela działań do 2030 r.</i>	<i>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej</i>	Błędne wskazanie celu do osiągnięcia w zakresie wpływu na korzystną dla Polski realizację umów kompleksowych o transporcie lotniczym – z uwagi na charakter tych umów oraz rolę Wspólnego Komitetu nie ma skutecznej możliwości zapewnienia wpływu na realizację umowy.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
822.	ULC	<i>str. 149</i>	<i>Żegluga powietrzna, po akapicie pierwszym</i>	Zasadne jest dodanie akapitu o następującej treści: Istotne w związku z powyższym jest zapewnienie udziału PAŻP w międzynarodowych projektach, które umożliwią rozszerzenia działalności PAŻP oraz zwiększą jej zdolność do pozyskiwania dodatkowych środków na prowadzenie bieżącej działalności i realizację inwestycji związanych z CPK. Z tego powodu zasadne	Uwaga częściowo uwzględniona

				jest dokonanie zmiany formuły prawnej funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, która zapewni PAŻP wykonalną i organizacyjną elastyczność w świadczeniu usług, m.in. poprzez nowo tworzone spółki zależne.	
823.	ULC	Str. 155 Str. 214	W Tabelach listy działań do 2030 r.	Zasadne jest dodanie celu: „Dostosowanie prawa dot. formuły prawnej PAŻP do aktualnych potrzeb rynku lotniczego, umożliwiające pozyskiwanie dodatkowych źródeł finansowania oraz tworzenia przez PAŻP podmiotów zależnych. Podmioty właściwe: Minister właściwy ds. transportu; Urząd Lotnictwa Cywilnego”	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza nie jest dokumentem przesądzającym w zakresie przekształceń spółek funkcjonujących na rynku lotniczym. Decyzje w tym zakresie będą podejmowane na szczeblu rządowym.
824.	ULC	Str. 184	Poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinna opierać się na następujących celach i priorytetach:	Zasadne jest dodanie priorytetu i celu o treści: „Wypracowanie i wdrożenie dodatkowych alternatywnych metod dofinansowania organu nadzorującego bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym (Urząd Lotnictwa Cywilnego) celem zapewnienia skutecznego egzekwowania obowiązujących wymogów i przepisów przez polską władzę lotniczą.”	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza nie jest dokumentem przesądzającym w zakresie alternatywnych metod dofinansowania ULC. Decyzje w tym zakresie będą podejmowane na szczeblu rządowym.
825.	ULC	Str. 186 Str. 210	W Tabelach listy działań do 2030 r.	Zasadne jest dodanie celu: „Wypracowanie i wdrożenie dodatkowych metod finansowania działalności polskiej władzy lotniczej (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego) mającego na celu zapewnienie środków na realizację aktualnych i przyszłych zadań wynikających z	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza nie jest dokumentem przesądzającym w zakresie dodatkowych metod dofinansowania ULC. Decyzje w tym zakresie będą podejmowane na szczeblu rządowym.

				<p>przewidywanego rozwoju rynku transportu lotniczego oraz wynikających z priorytetów niniejszej Polityki rozwoju.</p> <p>Podmioty właściwe: Minister właściwy ds. transportu; Minister właściwy ds. finansów publicznych; Urząd Lotnictwa Cywilnego</p>	
826.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Lista skrótów str. 3 - 9		<p>Propozycja dodatkowego zapisu: SPPL - Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego</p>	Uwaga uwzględniona
827.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<p>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) Cele strategiczne Polityki Lotniczej, str.16</p>	<p>Rozwój infrastruktury transportu lotniczego stanowi istotny czynnik do właściwego i intensywnego rozwoju gospodarki, która jest uzależniona od sprawnego przepływu towarów i pasażerów. Transport lotniczy stymuluje wzrost gospodarczy między innymi przez umożliwienie regionom łączenia rynków światowych z lokalnymi, wzrost wymiany handlowej, zwiększenie liczby inwestycji bezpośrednich, a także przez rozwój turystyki w regionach. Bezpośrednie korzyści z transportu lotniczego są związane ze wzrostem PKB oraz z powstawaniem nowych miejsc pracy w instytucjach wykonujących czynności operacyjne i zarządcze na lotniskach lub w ich pobliżu. Jest czynnikiem aktywizującym i dynamizującym międzynarodową współpracę i wymianę handlową, a kluczowym elementem tego potężnego rynku są właśnie porty lotnicze oraz przewoźnicy lotniczy. Szacuje się, że każdy 1 milion pasażerów obsłużonych w portach</p>	<p>Propozycja dodatkowego zapisu: Rozwój infrastruktury transportu lotniczego stanowi istotny czynnik do właściwego i intensywnego rozwoju gospodarki, która jest uzależniona od sprawnego przepływu towarów i pasażerów. Transport lotniczy stymuluje wzrost gospodarczy między innymi przez umożliwienie regionom łączenia rynków światowych z lokalnymi, wzrost wymiany handlowej, zwiększenie liczby inwestycji bezpośrednich, a także przez rozwój turystyki w regionach. Rozwój przemysłu lotniczego przyczynia się do kreowania łańcuchów wartości oraz lokalnych łańcuchów dostaw opartych na MŚP zapewniając długoterminowe efekty, tworzenia i wdrażania nowoczesnych technologii oraz ich dyfuzję do innych gałęzi gospodarki, odtwarzania i kreowania najwyższej jakości miejsc pracy, opracowywania „zielonych” technologii mających znaczenie dla dekarbonizacji, a także do aktywizacji zaplecza badawczo-</p>	Uwaga częściowo uwzględniona

			<p>lotniczych obsługujących ponad 10 mln pasażerów rocznie powoduje wzrost o 0,85 miejsca pracy na każdy tysiąc pasażerów7).</p>	<p>rozwojowego polskich instytutów naukowych i uczelni. Bezpośrednie korzyści z transportu lotniczego są związane ze wzrostem PKB oraz z powstawaniem nowych miejsc pracy w instytucjach wykonujących czynności operacyjne i zarządcze na lotniskach lub w ich pobliżu, w przemyśle lotniczym, a także w powiązanych działalnościach gospodarczych, w szczególności w turystyce. Jest czynnikiem aktywizującym i dynamizującym międzynarodową współpracę i wymianę handlową, mającym bezpośredni wpływ na wielkość produkcji i usług w przemyśle lotniczym, a kluczowym elementem tego potężnego rynku są właśnie porty lotnicze oraz przewoźnicy lotniczy.</p>	
828.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<p>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) Cele strategiczne Polityki Lotniczej, str.17/18</p>	<p><i>Za cele strategiczne Polityki Lotniczej można uznać:</i> 1. <i>Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska;</i> 2. <i>Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.</i></p>	<p>Uwaga oraz propozycja dodatkowego zapisu: Rynek usług lotniczych nie ogranicza się wyłącznie do rynku transportu lotniczego. Należy pamiętać, że usługi lotnicze to także szerokokorozumiany przemysł lotniczy działający w ramach łańcucha wartości opartego na lokalnej myśli technicznej i obejmującego procesy projektowe, wytwórcze, serwisowe i remontowe nakierowane na załogowe i bezzałogowe systemy transportu. <i>Za cele strategiczne Polityki Lotniczej można uznać:</i> 1. <i>Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska;</i> 2. <i>Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem dotyczącym rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.</p>

				<p>w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.</p> <p>3. <i>Maksymalizacja potencjału przemysłu lotniczego poprzez wytworzenie warunków do jego rozwoju oraz wspieranie działań ukierunkowanych na badania, rozwój, wdrożenia nowoczesnych technologii.</i></p>	
829.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<p>Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) str. 17/18</p>	<p>Powyższe cele Polityki Lotniczej odnoszą się do: 1. Stymulacji rozwoju gospodarczego kraju przejawiającej się w dążeniu do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykorzystania... • zapewnienia kluczowej... • zapewnienia warunków... • zapewnienia przepustowości . • zapewnienia odpowiedniej... • maksymalizacji łańcucha... • zwiększenia znaczenia... zapewnienia warunków... 	<p>Uwaga: Rynek usług lotniczych nie ogranicza się wyłącznie do rynku transportu lotniczego. Należy pamiętać, że usługi lotnicze to także szerokokorozumiany przemysł lotniczy działający w ramach łańcucha wartości opartego na lokalnej myśli technicznej i obejmującego procesy projektowe, wytwórcze, serwisowe i remontowe nakierowane na załogowe i bezzałogowe systemy transportu. Propozycja dodatkowego zapisu: Powyższe cele Polityki Lotniczej odnoszą się do: 1. Stymulacji rozwoju gospodarczego kraju przejawiającej się w dążeniu do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wykorzystania... • zapewnienia kluczowej... • zapewnienia warunków... • zapewnienia przepustowości . • zapewnienia odpowiedniej... • maksymalizacji łańcucha... <p>zwiększenia znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw realizowanych drogą lotniczą, jak również realizowanych na rzecz przemysłu lotniczego w zakresie produkcji i usług,</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnienia warunków... • wykorzystania i wzmocnienia potencjału rozwojowego przemysłu lotniczego zlokalizowanego na terenie Polski poprzez kompleksowe wsparcie 	Uwaga częściowo uwzględniona

				instytucjonalne, regulacyjne i inwestycyjne w obszarze rozwoju nowych technologii, innowacji i prac B+R.	
830.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) str. 18	<p>Powyższe cele Polityki Lotniczej odnoszą się do: 2.. Zapewnienia warunków dla efektywnego rozwoju rynku lotniczego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reagowanie ... • reagowanie... • dążenie... • —wzmocnienie obszarów innowacyjności, badań, rozwoju i wdrożeń w lotnictwie, dążenie . 	<p>Propozycja zmienionego zapisu: zapewnienia warunków dla efektywnego rozwoju rynku lotniczego, w tym również przemysłu lotniczego, poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>reagowanie...</i> • <i>reagowanie .</i> <ul style="list-style-type: none"> • dążenie do zapewnienia wysoko wykwalifikowanych kadr dla szeroko rozumianego sektora lotnictwa, • <i>wytworzenie warunków do rozwoju przemysłu lotniczego</i> oraz maksymalizację jego potencjału wspierając działania ukierunkowane na badania, rozwój oraz wdrożenia nowoczesnych technologii, dążenie . 	Uwaga uwzględniona
831.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) str. 18/19	<p>Realizacja określonych powyżej celów Polityki Lotniczej wiąże się z wdrażaniem 8 kierunków interwencji właściwych dla każdego z obszarów funkcjonowania rynku transportu lotniczego w Polsce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kierunek interwencji 1 - ... • Kierunek interwencji 2 - ..., • Kierunek interwencji 3 - ..., • Kierunek interwencji 4 - ..., • Kierunek interwencji 5 - ..., • Kierunek interwencji 6 -..., • Kierunek interwencji 7 - ., • Kierunek interwencji 8 - . 	<p>Propozycja zmienionego zapisu: Realizacja określonych powyżej celów Polityki Lotniczej wiąże się z wdrażaniem 8 kierunków interwencji właściwych dla każdego z obszarów funkcjonowania rynku transportu lotniczego oraz przemysłu lotniczego w Polsce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kierunek interwencji 1 - ... • Kierunek interwencji 2 - ., • Kierunek interwencji 3 - ., • Kierunek interwencji 4 - ., • Kierunek interwencji 5 - Wsparcie badań, edukacji i rozwoju w zakresie transportu lotniczego oraz przemysłu lotniczego, • Kierunek interwencji 6 -..., • Kierunek interwencji 7 - ., • Kierunek interwencji 8 - . 	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem dotyczącym rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.

832.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Cele „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) str. 19	<p>Niezależnie od istoty priorytetowych działań związanych z rozwojem lotnisk i przewoźników lotniczych w Polsce należy podkreślić warunków konieczny powodzenia Polityki Lotniczej - sprawność operacyjną instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Bez wyprzedzających wzrost ruchu lotniczego działań PAŻP w zakresie gotowości do efektywnego zapewniania służb oraz odporności systemu ATM/CNS na wszelkie zakłócenia, wdrożenie Polityki Lotniczej nie będzie możliwe.</p>	<p>Propozycja dodatkowego zapisu: Niezależnie od istoty priorytetowych działań związanych z rozwojem lotnisk i przewoźników lotniczych w Polsce należy podkreślić warunków konieczny powodzenia Polityki Lotniczej - sprawność operacyjną instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Bez wyprzedzających wzrost ruchu lotniczego działań PAŻP w zakresie gotowości do efektywnego zapewniania służb oraz odporności systemu ATM/CNS na wszelkie zakłócenia, wdrożenie Polityki Lotniczej nie będzie możliwe. Z kolei w odniesieniu do przemysłu lotniczego koniecznym również jest zapewnienie spójnego podejścia instytucji odpowiedzialnych za wspieranie rozwoju gospodarczego, w tym skoordynowanie działań w zakresie określenia strategicznych kierunków rozwoju przemysłu lotniczego oraz odpowiednich i zbieżnych z nimi działań prorozwojowych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem dotyczącym rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.</p>
833.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Europejska Strategia Rozwoju Lotnictwa str. 21	<p>Strategia w odniesieniu do potrzeby utrzymania wysokich standardów bezpieczeństwa podkreśla konieczność zapewnienia elastyczności regulacyjnej, umożliwiającej integrację nowych modeli biznesowych i innowacji technologicznych, takich jak silniki elektryczne czy bezzatogowe statki powietrzne, które „odgrywają centralną rolę w sektorze transportu lotniczego”.</p>	<p>Propozycja zmienionego zapisu: Strategia w odniesieniu do potrzeby utrzymania wysokich standardów bezpieczeństwa, podkreśla konieczność zapewnienia elastyczności regulacyjnej, umożliwiającej integrację nowych modeli biznesowych i innowacji technologicznych, takich jak napędy hybrydowe, elektryczne oraz zasilane paliwami neutralnymi czy bezzatogowe statki powietrzne, które „odgrywają centralną rolę w sektorze</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

				<p>transportu lotniczego”.</p> <p>Uwaga: W strategii podkreśla się konieczność podjęcia działań ze strony UE, m.in. w zakresie wzmocnienia programu społecznego i tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy w sektorze lotnictwa, wejścia w nową erę innowacji i technologii cyfrowych, jak również przyczyniania się do stabilnej unii energetycznej i perspektywicznej polityki w kwestii zmiany klimatu.</p> <p>W strategii UE podkreśla, że statki powietrzne stanowią centralny składnik lotnictwa i dlatego konkurencyjny przemysł lotniczy ma zasadnicze znaczenie dla dobrze działającego sektora lotniczego. Przemysł lotniczy jest uznawany za jeden z pięciu najważniejszych sektorów zaawansowanych technologii w Europie. Obecnie wysiłki w dziedzinie badań i innowacji pozostają czynnikiem kluczowym dla sukcesu przemysłu lotniczego. Producenci statków powietrznych i podmioty w ramach łańcucha dostaw podejmują ogromne starania, by zmniejszyć ślad środowiskowy lotnictwa, zwiększyć bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zmniejszyć koszty operacyjne i sprostać rosnącemu popytowi na nowe statki powietrzne.</p>	
834.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności str. 23</i>	W zakresie transportu lotniczego wskazuje się na dwa kamienie milowe. Po pierwsze, osiągnięcie zero-emisyjności w rozkładowych przejazdach transportem zbiorowym wewnątrz UE na odległości do 500 km. Po drugie, gotowość rynkową zeroemisyjnych dużych samolotów, która ma zostać osiągnięta do 2035 r.	<p>Uwaga: Osiągnięcie zeroemisyjności samolotów nie stanie się bez uwzględnienia przemysłu lotniczego - zadaniem przemysłu lotniczego jest pracować nad innowacyjnymi technologiami w zakresie napędów i paliw, aby uzyskać stawiane przez UE i kraje członkowskie cele.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem dotyczącym zakresu rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.

835.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Krajowe dokumenty strategiczne Umiejscowienie Polityki w systemie krajowych dokumentów strategicznych Str. 23/24</i>		Uwaga: Warto wskazać, iż w SOR jest mowa o tym, że sektor lotniczo-kosmiczny jest jednym z sektorów strategicznych, które mają szansę stać się przyszłymi motorami polskiej gospodarki.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dotyczącym zakresu rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.
836.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Krajowe dokumenty strategiczne Umiejscowienie Polityki w systemie krajowych dokumentów strategicznych Str. 23 - 27</i>		Uwaga: Proponujemy dodanie odniesienia do dokumentów: Nowa polityka przemysłowa (projekt) oraz Krajowa Strategia Niskoemisyjna.	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem dotyczącym rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.
837.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Diagnoza stanu transportu lotniczego Rola lotnictwa w budowaniu konkurencyjności gospodarki str 28</i>	Transport lotniczy wpływa bezpośrednio na szereg aspektów działalności ekonomicznej: od katalizowania handlu międzynarodowego (zwłaszcza dobrami o wysokiej wartości jednostkowej high-tech), poprzez sprzyjanie napływowi nowych inwestycji (zwłaszcza zagranicznych), aż po impuls dla rozwoju turystyki (wypoczynkowej i biznesowej).	Propozycja zmienionego zapisu: Transport lotniczy wpływa bezpośrednio na szereg aspektów działalności ekonomicznej: od katalizowania handlu międzynarodowego (zwłaszcza dobrami o wysokiej wartości jednostkowej high-tech), poprzez sprzyjanie napływowi nowych inwestycji (zwłaszcza zagranicznych) oraz rozwój innowacyjnego przemysłu lotniczego, aż po impuls dla rozwoju turystyki (wypoczynkowej i biznesowej).	Uwzględniono uwagę
838.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE (str. 30 - str. 38)		Uwaga dotycząca propozycji rozszerzenia dokumentu o podrozdział opisujący sytuację przemysłu lotniczego w Polsce: Analiza sytuacji rynku lotniczego w UE oraz w Polsce będzie przedmiotem niezależnych badań analitycznych realizowanych na	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy

		Rynek lotniczy w Polsce (str. 38 - str. 58)		zlecenie Stowarzyszenia Polskiego Przemysłu Lotniczego (SPPL). Gotowy raport spodziewany jest jesienia 2021 r. Po jego upublicznieniu proponujemy dodanie podrozdziału dotyczącego sytuacji przemysłu lotniczego w Polsce.	dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.
839.		<i>Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce Str. 60 - 63</i>		<p>Propozycja dodatkowych zapisów:</p> <p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dynamizm, elastyczność i potencjał innowacyjny polskich przedsiębiorstw, w szczególności MŚP. • Obecność w Polsce firm, będących światowymi liderami rynku. Wiedza oraz doświadczenie z rynku międzynarodowego, • Kompleksowość sektora (rozwój technologii, produkcja, usługi naprawcze) oraz jego silne powiązanie z branżami pokrewnymi (dyfuzja technologii), • Uczestniczy w kreowaniu łańcuchów wartości oraz lokalnych łańcuchów dostaw, <p>Oferuje wysokotechnologiczne oraz rozwojowe miejsca pracy. Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Braki w części technologii kluczowych. Konieczność partnerstw z zagranicznymi podmiotami bez transferu technologii, • Brak projektów o skali na miarę możliwości sektora, które pozwoliłyby zintegrować istniejące w kraju zasoby wokół produktów, projektów badawczo-rozwojowych czy modernizacyjno- rozwojowych. • Ograniczona ilość zamówień krajowych na polskie produkty. 	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.

				<ul style="list-style-type: none">• Brak zachęt oraz programów pomocowych skierowanych wprost do przemysłu lotniczego. <p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wysoka jakość kształcenia w polskich szkołach wyższych w obszarze nauk technicznych,• Udział w innowacyjnych projektach w obszarze napędów i statków powietrznych,• Dostępność krajowych i unijnych funduszy na wsparcie działań innowacyjnych,• Wysoki wzrost rentowności inwestycji po przejściu bariery wejścia w rynek europejski,• Udział w zbliżającym się przełomie technologicznym związanym z elektryfikacją oraz hybrydyzacją napędów lotniczych, wykorzystujących paliwa alternatywne, w tym wodór,• Zorganizowanie się przemysłu lotniczego oraz instytucji państwowych w ramach klastrów i stowarzyszeń (SPPL),• CPK oraz inwestycje towarzyszące, np. rozwój bazy serwisowej i oraz specjalistycznych napraw,• Efekty długoterminowe wypracowanych łańcuchów wartości. <p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none">• Relatywnie niski poziom inwestycji ze strony państwa w działalność,• Odływ specjalistów za granicę,• Załamanie popytu w branży lotniczej wskutek pandemii,• Słabo rozwinięty rynek krajowy na produkty sektora lotniczego,• Trend ograniczania lotów krótkodystansowych,	
--	--	--	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> • Powiększające się dysproporcje w poziomie inwestycji w przemysł lotniczy w wyniku konsekwentnego oraz długofalowego wsparcia rodzimych przedsiębiorstw przez rządy takich krajów jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania, • Bariery finansowe na poszczególnych etapach powstawania innowacji 	
840.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Łączność lotnicza (air connectivity) Str. 122</i>	<i>Działania do 2030 r.:</i> Posiadanie spójnej i skoordynowanej międzynarodowej polityki gospodarczej, która będzie umożliwiała rozwój relacji gospodarczych, wymiany handlowej, współpracy turystycznej, kulturalnej i naukowej, a jednocześnie będzie sprzyjała rozwojowi połączeń lotniczych	Propozycja dodatkowego zapisu: <i>Działania do 2030 r.:</i> Posiadanie spójnej i skoordynowanej międzynarodowej polityki gospodarczej, która będzie umożliwiała rozwój relacji gospodarczych, wymiany handlowej, współpracy turystycznej, kulturalnej i naukowej, wspierała rozwój przemysłu lotniczego w Polsce, a jednocześnie będzie sprzyjała rozwojowi połączeń lotniczych.	Uwaga uwzględniona
841.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Przemysł lotniczy str. 159</i>	<i>Zazwyczaj firmy prowadzą działalność w jednym z czterech istniejących klastrów, do których zaliczane są: „Dolina Lotnicza”, Śląski Klaster Lotniczy, Wielkopolski Klaster Lotniczy, Dolnośląski Klaster Lotniczy.</i>	Uwaga: Ogólnokrajowym reprezentantem branży jest Stowarzyszenie Polskiego Przemysłu Lotniczego (SPPL), które zostało założone w 2000 roku, w celu wspierania dynamicznego rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce. SPPL jest organizacją non-profit, reprezentującą firmy i instytucje z przemysłu lotniczego, kosmicznego i obronnego. Obecnie zrzesza 33 firmy i instytucje z sektora lotniczego (5 instytucji B+R, 15 dużych przedsiębiorstw oraz 13 małych i średnich przedsiębiorstw), zatrudniają one około 14 000 osób.	Uwaga uwzględniona
842.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie</i>	<i>Działania do 2030 r.:</i> Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich	Propozycja dodatkowego zapisu: Konieczne jest zaangażowanie instytucji państwowych w budowę krajowego, konkurencyjnego w skali globalnej łańcucha	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu

		<p><i>prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego</i> <i>Przemysł lotniczy str. 160</i></p>	<p>producentów z instytucjami i ośrodkami badawczymi.</p>	<p>wartości opartego na lokalnej myśli technicznej i obejmującego procesy projektowe, wytwórcze, serwisowe i remontowe nakierowane na załogowe i bezzałogowe systemy transportu. Dynamizm, elastyczność oraz potencjał innowacyjny polskich przedsiębiorstw, a w szczególności zorganizowanie się branży lotniczej w ramach klastrów i stowarzyszeń stawia przemysł lotniczy w dobrym punkcie startowym do wspólnego wypracowania z instytucjami państwowymi długoterminowej strategii odbudowy. Ponadto obecność w Polsce firm, będących światowymi liderami rynku, wiedza oraz doświadczenie z rynku międzynarodowego, a także bliska współpraca z MSP, instytucjami naukowymi i uczelniami daje bardzo duże szanse na powodzenie, gwarancje kreowania lokalnych łańcuchów dostaw oraz dyfuzji nowoczesnych technologii do innych gałęzi gospodarki.</p> <p>Ponieważ w lotnictwie brakuje dziś projektów o znaczącej skali, takich, które pozwoliłyby zintegrować istniejące zasoby wokół wytworzenia końcowych produktów, projektów badawczo- rozwojowych oraz modernizacyjno-rozwojowych dla przemysłu lotniczego, należałoby opracować agendę badawczą skupioną wokół produktów oraz technologii. Produktem eksportowym polskiego przemysłu lotniczego mógłby być chociażby statek powietrzny dedykowany do obsługi przewozów z lotnisk General Aviation. Produkt ten wpisywałby się w strategię eliminacji wykluczenia komunikacyjnego Polaków przy jednoczesnym zapewnieniu pierwszego od</p>	<p>lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.</p>
--	--	---	---	--	--

				<p>lat „polskiego projektu lotniczego” nawiązującego do tradycji lotniczych, a wykorzystującego bieżący potencjał oraz zorganizowanie się branży. Inwestycji w produkt mogłyby towarzyszyć wsparcie powstawania ośrodka kompetencji i infrastruktura do rozwoju technologii transportu lotniczego w szczególności załogowych i bezzałogowych statków powietrznych nowej generacji, lokalna infrastruktura do zarządzania ruchem statków powietrznych, prace B+R nakierowane na opracowanie demonstracyjnych technologii związanych z wdrożeniem niskoemisyjnych rozwiązań do załogowych i bezzałogowych statków powietrznych, szkolenia kadr technicznych dla nowoczesnego przemysłu lotniczego. W przypadku sukcesu na rynku krajowym, wyjście ze swoimi produktami w światowy łańcuch dostaw oraz eksport w rozwijający się rynek samolotów dyspozycyjnych.</p> <p>Propozycja dodatkowego zapisu: Działania do 2030 r.: Wsparcie innowacyjnych projektów polskiego przemysłu lotniczego oraz intensyfikacja współpracy polskich producentów z instytucjami i ośrodkami badawczymi. Zawarcie kontraktu branżowego określającego krótko oraz długoterminowy plan na rozwój przemysłu lotniczego w Polsce oraz określającego wzajemne zobowiązania administracji państwowej oraz przedstawicieli przemysłu.</p>	
843.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Kierunek interwencji IV: Zapewnienie</i>	Działania do 2030 r.:	<p>Propozycja dodatkowego zapisu: Działania do 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>aktywne wsparcie /patronat projektu budowy statku powietrznego dedykowanego</i> 	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu

		<p>prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Rynek General Aviation str. 167</p>		<p>do obsługi przewozów z lotnisk GA w celu zapewnienia impulsu do rozwoju i integracji polskiego przemysłu lotniczego, a także do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego Polaków.</p>	<p>lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.</p>
844.	General Electric Company	<p>Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji rozwoju Innowacje, str. 170 - 171</p>	<p>Innowacje, str. 170 – 171</p> <p>Str. 171: Obszarami technologii, których znaczenie będzie wyraźnie rosnąć w najbliższych latach będą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. technologie internetu rzeczy (Internet of Things - IoT); 2. technologie uczenia maszynowego (Machine Learning - ML); 3. technologie oparte o dane (zbiory danych, eksploracja danych, chmura obliczeniowa i przetwarzanie danych (Big Data, Data Mining, Cloud Computing)); 4. rozszerzona rzeczywistość i sztuczna inteligencja (Augmented Reality, Artificial Intelligence). <p>Działania do 2030 r.:</p>	<p>Propozycja dodatkowego zapisu: Ponadto obserwowanym trendem jest dążenie do elektryfikacji i hybrydyzacji statków powietrznych w celu ograniczenia hałasu oraz emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego. Wiąże się to z potrzebą poszukiwania rozwiązań ograniczających w sposób skokowy wpływ transportu lotniczego na zmiany klimatu, na występowanie ekstremalnych warunków pogodowych jak również na bardziej racjonalne gospodarowanie posiadanymi zasobami.</p> <p>Efektom realizowanych działań będą technologie i rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na znaczące obniżenie ilości szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych emitowanych przez transport lotniczy. Celem jest znaczna redukcja emisji pomimo przewidywanej dynamiki wzrostu ilości operacji lotniczych. Dla osiągnięcia zamierzonych efektów niezbędne są inwestycje w infrastrukturę, prace badawczo-rozwojowe, innowacje i wdrożenia nowych technologii w zakresie przyszłych niskoemisyjnych statków powietrznych, w tym bezzałogowych. Są to w szczególności działania w zakresie rozwoju konstrukcji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.</p> <p>Kwestie elektryfikacji i hybrydyzacji w celu ograniczenia hałasu i emisji zanieczyszczeń zostały ujęte w rozdziale dot. ochrony środowiska w transporcie lotniczym</p>

				<p>płatowców nowej generacji napędzanych przez systemy hybrydowe i elektryczne, których celem jest zmniejszenie zużycia konwencjonalnego paliwa lotniczego, przejście na paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla - np. wodór i SAF - Sustainable Aviation Fuel, a także rozwój czystych technologii lotniczych, cyberbezpieczeństwa i cyfryzacji sektora. Propozycja rozszerzenia zapisu bazując na argumentach powyżej:</p> <p>Obszarami technologii, których znaczenie będzie wyraźnie rosnać w najbliższych latach będą:</p> <ol style="list-style-type: none">1. technologie internetu rzeczy (Internet of Things - IoT);2. technologie uczenia maszynowego (Machine Learning - ML);3. technologie oparte o dane (zbiory danych, eksploracja danych, chmura obliczeniowa i przetwarzanie danych (Big Data, Data Mining, Cloud Computing));4. rozszerzona rzeczywistość i sztuczna inteligencja (Augmented Reality, Artificial Intelligence);5. innowacyjne technologie i rozwiązania konstrukcyjne pozwalające na znaczące obniżenie hałasu oraz ilości szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych emitowanych przez transport lotniczy (hybrydowe oraz elektryczne napędy, przejście na paliwa neutralne). <p>Propozycja rozszerzenia zapisu bazując na argumentach powyżej:</p> <p>Działania do 2030 r.:</p> <p>Identyfikacja obszarów (agenda badawcza dla przemysłu lotniczego) w zakresie których możliwa byłaby realizacja projektów w formule partnerstwa publiczno-prywatnego</p>	
--	--	--	--	---	--

				lub zastosowanie rozwiązań hybrydowych, łączących w sobie środki podmiotu publicznego, partnera prywatnego i fundusze unijne. Zapewnienie warunków do skutecznej kooperacji pomiędzy biznesem a ośrodkami naukowymi.	
845.	General	<i>Kierunek interwencji: VII Ochrona środowiska w transporcie lotniczym</i>	<i>Emisje zanieczyszczeń i zmiany klimatu</i> Działania do 2030 r.:	Uwaga: Kierunek interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym wymaga kompleksowych działań zarządzanych centralnie przez Komisję Europejską i lokalnych działań wszystkich krajów. Realizacja dokumentów strategicznych Unii Europejskiej (Europejski Zielony Ład, Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności i inne) nie powinno oznaczać jedynie stawiania się w roli ostatniego ogniwa łańcucha wartości. Obserwowane zmiany klimatu oraz występowanie ekstremalnych warunków pogodowych wymaga od każdego kraju proaktywnego działania w tworzeniu nowoczesnych rozwiązań służącym ograniczeniu emisji zanieczyszczeń. Brak strategii oraz inwestycji w innowacyjne technologie służące transportowi lotniczemu, stawia polskie firmy na przegranej pozycji w trwającej rewolucji technologicznej zmierzającej do opracowywania niskoemisyjnych samolotów mających kluczowe znaczenie dla dekarbonizacji i walki ze zmianami klimatycznymi. Co za tym idzie nie jest możliwe wykorzystanie pełnego potencjału przemysłu lotniczego do osiągnięcia postawionych celów promowania przyszłościowych oraz czystych technologii. Przed producentami chociażby wspomnianych napędów lotniczych pojawia	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.

				<p>się wiele wyzwań natury technologicznej, których nie da się przezwyciężyć bez ogromnych nakładów finansowych na nowoczesne technologie. Z kolei udział krajowych przemysłów w przełomie technologicznym związanym z elektryfikacją oraz hybrydyzacją statków powietrznych nie ma szansy powodzenia bez udziału dedykowanych nakładów krajowych. Dla przykładu rząd Francji zaplanował 15 mld euro wsparcia finansowego w przedstawionym w czerwcu 2020 r. planie dla sektora lotniczego celem przyspieszenia transformacji ekologicznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Plan ten zakłada nie tylko zachęty do zakupu nowych, mniej emisyjnych samolotów, ale także badania nad samolotem przyszłości o napędzie hybrydowym (1.5 mld euro). Propozycja rozszerzenia zapisu bazując na argumentach powyżej: Działania do 2030 r.: Wspieranie działań przemysłu lotniczego ukierunkowanych na badania, rozwój oraz wdrożenia nowoczesnych technologii, przyczyniających się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego. (więcej w Uwaga do Kierunek interwencji V: Wsparcie badań, edukacji rozwoju).</p>	
846.	General Electric Company Polska Sp. z o.o.	<i>Kierunek interwencji VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na</i>		<p>Uwaga: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej nie powinno ograniczać się jedynie do wspierania obecności przedstawicieli organizacji zarządzania ruchem lotniczym w strukturach UE oraz w innych organizacjach międzynarodowych. Dla przykładu przedstawiciele polskich</p>	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na ogólny charakter dokumentu.

		arenie międzynarodowej		przedsiębiorstw (zrzeszonych w ramach SPPL) zaangażowani są w kształtowanie polityki programowej UE w obszarze technologii i transportu lotniczego, w tym programów Clean Sky oraz Clean Aviation.	
847.		Tabela nr 9. Lista działań do 2030 r. str. 221	Działania do 2030 r.:	<p>Propozycja dodatkowego zapisu: Działania do 2030 r.: Zawarcie kontraktu branżowego określającego krótko oraz długoterminowy plan na rozwój przemysłu lotniczego w Polsce oraz określającego wzajemne zobowiązania administracji państwowej oraz przedstawicieli przemysłu. Identyfikacja obszarów (agenda badawcza dla przemysłu lotniczego) w zakresie których możliwa byłaby realizacja projektów w formule partnerstwa publiczno-prywatnego lub zastosowanie rozwiązań hybrydowych, łączących w sobie środki podmiotu publicznego, partnera prywatnego i fundusze unijne. Fundusz dla przemysłu lotniczego współfinansujący agendę badawczą, budowę statku powietrznego GA na bazie rozwoju krajowych platform oraz rozwój technologii. Certyfikacja oraz wprowadzenie do eksploatacji statku powietrznego GA na bazie rozwoju krajowych platform. Zapewnienie warunków do skutecznej kooperacji pomiędzy biznesem a ośrodkami naukowymi. Wspieranie działań przemysłu lotniczego ukierunkowanych na badania, rozwój oraz wdrożenia nowoczesnych technologii, przyczyniających się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu lotniczego.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.
848.		Tabela 10.		Propozycja dodatkowego zapisu: Działania	Uwaga nieuwzględniona. Polityka

		Lista działań do 2040 str. nr 223		do 2040 r.: Dalsze wsparcie rozwoju statku powietrznego GA na bazie rozwoju krajowych platform celem utrzymania jego atrakcyjności technologiczno- operacyjnej względem konkurencji. Rozszerzenie inicjatywy statku powietrznego GA na bazie rozwoju krajowych platform o inne zidentyfikowane w agendzie badawczej produkty (np. uniwersalna platforma przeznaczona do działań w sytuacjach nadzwyczajnych i w dobie kryzysu, innowacyjny dron pionowego startu i lądowania, itp.).	lotnicza jest dokumentem w zakresie rozwoju transportu lotniczego, a nie przemysłu lotniczego. Polityka lotnicza w swojej treści posiada zapisy dotyczące przemysłu lotniczego, jednakże w ujęciu ogólnym.
849.	WMI	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie	Str 46: Drugie lotnisko, Modlin (WMI), obsłużyło w tym samym roku 3,1 mln pasażerów, którzy skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej operującej na tym porcie lotniczym, którą był Ryanair.	Jest to nieprawda. W roku 2019 z WMI operowały również linie charterowe	Uwaga uwzględniona. Jednocześnie dziękujemy za podkreślenie informacji, że około 97 % pasażerów korzysta z usług jednego przewoźnika w PL Modlin.
850.	WMI	<i>Ruch międzynarodowy na lotnisku Chopina w Warszawie</i>	Str 51: Od roku 2019 i wycofania się Ryanaira do Portu Lotniczego Warszawa - Modlin konkurencja jest bardzo ograniczona.	Brak wyjaśnienia sytuacji, z jakiego powodu ta konkurencja jest na Lotnisku Chopina ograniczona. Operuje z WAW w zasadzie jeden LCC Wizz Air. Kontekst zdania może sugerować, że Zarządzający Lotniskiem Chopina, świadomie ogranicza konkurencję LCC - co jest niezgodne z obowiązującym prawem	Uwaga nieuwzględniona. Port lotniczy w Warszawie jest portem użytku publicznego, więc jest otwarty dla wszystkich użytkowników na równych zasadach. W zakwestionowanym fragmencie przedstawiono fakt odnośnie sytuacji występującej na lotnisku.
851.	WMI	Sytuacja rynku przewozów towarowych (cargo) w Polsce	Str.55: Głównymi węzłami transportu lotniczego towarów w Polsce są Warszawa, Katowice i Gdańsk. Te trzy porty lotnicze odpowiadają za 95% całego wolumenu cargo w Polsce. Versus kolejne zdanie: Trzy największe lotniska cargo w Polsce (Warszawa, Katowice i Gdańsk) obsłużyły 99% całkowitego lotniczego transportu towarowego.	1.pewna sprzeczność w twierdzeniach lub też brak jasności i precyzji zapisów myśli autora W obecnej sytuacji, rozwoju rynku transportowego w Polsce, a tym samym generowanych przez ten ruch emisji, w tym przekroczenia norm hałasowych i tendencją przenoszenia głównych tras transportu kołowego poza obszary dużych miast, co	Uwaga nieuwzględniona, fragment dotyczy przedstawionych faktów i danych statystycznych.

				skutkowało tworzeniem centr spedycyjnych poza obszarami dużych miast lecz w okolicach mniejszych portów lotniczych, ograniczenie cargo do trzech dużych metropolii jest nieuzasadnione ekonomicznie z racji na fakt, że wydłuży to czas procedowania przeładunku i jego dostaw do miejsc docelowych. Ponadto pozbawi mniejsze Porty Lotnicze dodatkowych źródeł dochodu, co przy sytuacji ograniczenia ruchu pasażerskiego może doprowadzić do utraty płynności finansowej	
852.	WMI	General Aviation	Str. 58: Analizując sytuację na rynku General Aviation należy zauważyć, że liczba mieszkańców przypadająca na 1 samolot tego typu jest w Polsce znacząco wyższa niż w Czechach, Estonii, Słowacji czy w Chorwacji.	Wydaje się, że porównywanie wskaźników na jednego mieszkańca z krajami, których liczba populacji jest kilkakrotnie niższa niż w Polsce, jest co najmniej dyskusyjne.	Uwaga nieuwzględniona. Fragment dotyczy przedstawionych faktów i danych statystycznych
853.	WMI	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce	Str. 63. Impulsem do rozwoju transportu lotniczego w Polsce może być budowa i uruchomienie Centralnego Portu Komunikacyjnego, łączącego transport lotniczy z transportem drogowym i kolejowym. Największym zagrożeniem dla rozwoju rynku lotniczego w Polsce są skutki pandemii COVID- 19, które wciąż pozostają trudne do oszacowania.	Brak w zagrożeniach analizy SWOT, aspektu likwidacji kilku Portów Lotniczych w związku z budową CPK oraz wpływu tego aspektu na rozwój regionów, w których osłabiony zostanie ruch lotniczy poprzez ograniczenie/likwidację lotnisk regionalnych, których funkcję przejmie kolej i transport lotniczy w związku z budowa CPK	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jak również realizacja projektu CPK nie zakłada likwidacji regionalnych portów lotniczych to zachowanie się podmiotów rynkowych zdecyduje o tym czy dany Port lotniczy zostanie zmarginalizowany, a od właścicieli zależeć będzie decyzja w zakresie dalszego funkcjonowania takiego lotniska.
854.	WMI	Prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce	Str. 64-78 zdania: Wykonane do czasu pandemii COVID-19 prognozy ruchu lotniczego straciły swoją wartość, a ich ponowne opracowanie w czasie trwania pandemii COVID-19 wydaje się nierealne.... W perspektywie średniookresowej spodziewać się należy dalszego, ale znacznie wolniejszego niż w najbliższych	Jak wynika choćby z przytoczonych zdań, autorzy strategii przyznają, że w obecnej sytuacji związanej z krachem covidowym na rynku lotniczym, dotychczas wykonane analizy są w dużej mierze bezprzedmiotowe i błędne. A zatem logicznie myśląc projekt strategii opiera się na nieaktualnych założeniach - vide Tabela 5. Wyniki prognozy	Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.

			<p>latach, wzrostu ruchu lotniczego. Zmniejszone tempo wzrostu będzie skorelowane z przejściowymi ograniczeniami podażowymi usług lotniczych w Polsce oraz na kontynencie europejskim, a ponadto kwestiami związanymi z dostępem do infrastruktury lotniskowej, polityką klimatyczną, ochroną przed hałasem</p> <p>Treść raportu opiera się zatem na danych i informacjach, które mogły ulec zmianie od początkowego stadium opracowania raportu, szczególnie w odniesieniu do trwającej pandemii COVID 19 oraz jej wpływu na przemysł lotniczy. Z uwagi, iż raport opiera się na danych i informacjach uzyskanych przed tymi zdarzeniami, raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r. Jednakże, z przeprowadzonych analiz wynika, iż przesłanki rozwojowe dotyczące polskiego rynku lotniczego pomimo trwającego kryzysu pozostają niezmienione. Oznacza to, iż przyrosty wolumenów w ruchu lotniczym powinny nastąpić z przesunięciem czasowym wynikającym z oddziaływania pandemii COVID- 19</p>	<p>- podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r. (str 74/75). Choćby już tylko ten fakt daje podstawę do wniosku, że cały projekt strategii rozwoju lotnictwa jest dokumentem błędnym już w podstawowej w fazie jej założeń, co w konsekwencji daje racjonalną podstawę sadzić, że realizacja takiej strategii jest od samego początku nierealna i bezprzedmiotowa.</p>	
855.	WMI	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku	<p>Str 86/87 Niestety nawet w optymistycznym scenariuszu odbudowa ruchu lotniczego jest możliwa dopiero na początku 2024 roku. W tym zakresie prognozy Eurocontrol i IATA są zbieżne. Wydaje się, że w chwili opracowywania dokumentu najbardziej prawdopodobny jest scenariusz pośredni tj. pomiędzy scenariuszem 1 (szczepionka dostępna lato 2021) a scenariuszem 2</p>	<p>Przytoczone zdania w odniesieniu do uwag z pkt 6 powyżej, dodatkowo wskazują, że projekt założeń strategii rozwoju lotnictwa do roku 2030 (w perspektywie do roku 2040) jest nielogiczny. Zakłada się ewentualną wariantowość w zakresie „z CPK” lub „bez CPK”, brak jest natomiast strategii na rozwój transportu lotniczego w ramach aktualnej sieci lotnisk, z uwzględnieniem lub</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, jednym z celów polityki lotniczej jest umiejscowienie CPK w systemie transportowym kraju oraz wskazanie kierunku do rozwoju całej sieci lotnisk.</p> <p>Decyzja o budowie CPK została podjęta Uchwałą nr 173/2017</p>

			(szczepionka dostępna lato 2022), co oznaczałoby odbudowę poziomu ruchu lotniczego z 2019 r. pomiędzy rokiem 2024 a 2026.	ograniczeniem funkcjonalności WAW. Rodzi się zatem pytanie, czy bardziej zasadne jest opracowanie strategii w przyjętej perspektywie czasowej opartej na wykorzystaniu i rozwoju aktualnej sieci lotnisk w Polsce, a nie rozpatrywanie w tej perspektywie czasowej budowy CPK, nakładem wielomiliardowych wydatków środków publicznych. Takiego wariantu w projekcie w ogóle nie przewidziano. A dlaczego?	Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej oraz potwierdzona w Ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354).
856.	WMI	Kierunki interwencji Polityki Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030r. (z perspektywą do 2040r.)	Str.94-109	W całej analizie dotyczącej zasadności inwestycji CPK w niniejszej prognozie strategii, brak jest odniesienia do sytuacji konkurencji największych lotnisk europejskich (LHR, CDG, FRA, AMS) oraz operatorów lotniczych Ryanair Group, Lufthansa Group, IAG, Air France-KLM, którzy to przewoźnicy stanowią przeważającą konkurencję w stosunku do LOT - w aspekcie możliwych wpływów/zagrożeń realizacji/zasadności inwestycji CPK.	Uwaga nieuwzględniona Należy zaznaczyć, iż celem Polityki lotniczej nie jest uzasadnienie budowy CPK, a wpisanie tej inwestycji w system transportowy kraju. Jednocześnie należy zauważyć że z wymienionych przewoźników lotniczych to prawdopodobnie jedynie LOT będzie zainteresowany stworzeniem siatki hubowej w CPK, pozostali z przewoźników mają swoje główne porty lotnicze w innych krajach UE.
857.	WMI	Zasady realizacji i system monitorowania Polityki Lotniczej	Str 210: Z uwagi na wyjątkowo niekorzystny dla transportu lotniczego okres spowodowany pandemią COVID-19 oraz znaczną niepewnością odnośnie roku powrotu branży transportu lotniczego do stanu sprzed pandemii (zakłada się rok 2024 a nawet 2030) należy założyć, że Polityka Lotnicza będzie wymagała aktualizacji	Sprzeczne dane dotyczące okresu odbudowy ruchu pasażerskiego przed pandemią Covid-19 ^a porównaj pkt 7 powyżej, gdzie jest mowa o odbudowie przedmiotowego ruchu w latach 2024-2026, a na str 210, jest to okres 2024, a nawet 2030. Które dane oprócz roku 2024 są prawidłowe w dokumencie?	Uwaga uwzględniona.
858.	WMI		Uwaga generalna	Brak w strategii choćby podstawowych danych wartościowych, szacunkowych o nakładach na realizację opisanych w polityce	Uwaga nieuwzględniona. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na znaczne ograniczenia

				<p>działań. Taki stan rzeczy sprawia, że dokument można potraktować, jako niepotrzebnie rozbudowane treścią przemyslenia i życzenia, a nie jak profesjonalny strategiczny plan działań rozwoju transportu lotniczego w Polsce w perspektywie najbliższych 9-11 lat. Dane szacunkowe można było opracować chociażby na informacjach zawartych w Planach Generalnych przygotowanych przez zarządzających Lotniskami, czy też z opracowań uzasadniających realizację CPK</p>	<p>nałożone na sektor publiczny w zakresie finansowania szerokorozumianego lotnictwa co nie jednokrotnie traktowane jest jako pomoc publiczna i podlega regulacjom w tym zakresie z tego też względu Polityka nie jest programem w rozumieniu właściwych przepisów i nie zawiera konkretnych projektów inwestycyjnych, pozostawiając decyzje w tym zakresie podmiotom rynkowym. Jak zauważono we wstępie do dokumentu, Polityka ma na celu nakreślenie pewnych oczekiwanych kierunków rozwoju.</p> <p>PL Modlin nie zrealizował ustawowego obowiązku przekazania do MI, zatwierdzenia zgodnie z polityką transportową własnego planu generalnego, tym samym projektodawca nie miał możliwości wykorzystania informacji które potencjalnie w tym dokumencie mogły się znajdować.</p>
859.	WMI	Wstęp. Str.14	<p>Polityka Lotnicza powstała przy czynnym współudziale szerokiego grona interesariuszy, w szczególności przy udziale zarządzających lotniskami (użytku publicznego, i użytku wyłącznego, certyfikowanych i niepodlegających certyfikacji), użytkowników infrastruktury lotnisk i przestrzeni</p>	<p>Prosimy o informację które elementy Polityki Lotniczej i w jaki sposób były konsultowane z zarządzającym lotniskami.</p>	<p>Fragment nie mówi o konsultacjach Polityki z zarządzającymi lotniskami. W ramach prac przygotowawczych Ministerstwo zwracało się oraz spotykało się m.in. z przedstawicielami ZRPL czy też PPL.</p>
860.	WMI	Diagnoza stanu transportu	<p>Według danych Eurostatu w 2016 r. w branży lotniczej w Polsce działały 1 032 firmy - 442 przedsiębiorstwa obsługujące</p>	<p>Polityka Lotnicza powinna zawierać aktualne dane nt. przedsiębiorstw obsługujących i wspierających transport lotniczy. Trudno</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca bazował na najbardziej aktualnych</p>

		lotniczego. Rola lotnictwa w budowaniu konkurencyjności gospodarki. Str. 28	transport lotniczy pasażerów, od narodowego przewoźnika PLL LOT aż po lokalne aerokluby. Ponadto działały 74 firmy zajmujące się spedycją lotniczą towarów oraz 516 firm wspierających transport lotniczy - od lotnisk, przez służby żeglugi powietrznej, po obsługę naziemną. W sumie wypracowały one 10,6 mld zł obrotu i zatrudniały 14,5 tys. pracowników. Pomimo wzrostu liczby firm i systematycznego wzrostu obrotów, liczba zatrudnionych w branży oscyluje w okolicy 15 tys. osób. Rekordowy pod tym względem był rok 2012, gdy branża zatrudniała 16,5 tys. pracowników.	uznać dane z 2012 czy 2016 roku za miarodajne w roku 2021 czy nawet 2019. Ruch lotniczy wzrósł pomiędzy rokiem 2019 a 2012 wielokrotnie a tym samym zmieniły się wszystkie parametry ekonomiczne jak np. obroty czy zatrudnienie.	posiadanych dokumentach, ponadto zaprezentowane dane nie dotyczą rozwoju ruchu lotniczego, a stanowią pewne tło do generalnego zaprezentowania szerszego kontekstu.
861.	WMI	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE Str. 30	W roku 2019 liczba pasażerów na światowym rynku lotniczym osiągnęła pułap 4,5 mld osób. Oznacza to wzrost o 3,6 proc. względem poprzedniego roku. Europa jest drugim największym rynkiem lotniczym po Azji. Odpowiada za 26,8 proc. światowego rynku, czyli ponad 1 mld pasażerów rocznie.	Polityka Lotnicza powinna opisywać rynek lotniczy nie tylko historyczny ale przede wszystkim aktualny, z uwzględnieniem fundamentalnych zmian wynikających z pandemii Covid- 19.	Uwaga uwzględniona. Prognozy zostaną zaktualizowane.
862.	WMI	Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity) Str. 37	Jedną z przyczyn drastycznych dysproporcji w zakresie connectivity w Polsce i w Europie Zachodniej wynika z ponad proporcjonalnego wzrostu oferowania połączeń w modelu siatkowym (point-topoint), stosowanym przez graczy niskokosztowych, zwanych dalej LCC. Model ten skutecznie stymuluje wybrane rynki i przyczynia się do skokowego wzrostu liczby pasażerów, nie jest w stanie jednocześnie dostarczyć wystarczająco zróżnicowanej oferty siatkowej. Wynika to m.in. z następujących przyczyn: • siatka największych przewoźników LCC	Analiza connectivity, szczególnie w zakresie oceny przewoźników LCC jest nieadekwatna. Przewoźnicy LCC generują ogromne przewozy, za pomocą szerokiej oferty rozkładowej, dostępnej cenowo dla ogółu podróżujących. Z analizy wynika, że niska dostępność komunikacji lotniczej w Polsce jest spowodowana nadmiernym udziałem przewoźników LCC, co nie odpowiada stanowi faktycznemu.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

			jest skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad 70% całego ich ruchu i pozostaje "jednowymiarowa" - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast,		
863.	WMI	Sytuacja Lotniska Chopina w Warszawie Str. 46	Drugie lotnisko, Modlin (WMI), obsłużyło w tym samym roku 3,1 mln pasażerów, którzy skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej operującej na tym porcie lotniczym, którą był Ryanair	Informacja nie odpowiada stanowi faktycznemu. W 2019 roku lotnisko warszawa/Modlin obsłużyło blisko 92 tyś. pasażerów w ruchu czarterowym. Pasażerowie zostali przewiezieni innymi liniami niż Ryanair.	Uwaga uwzględniona. Jednocześnie dziękujemy za podkreślenie informacji, że około 97 % pasażerów korzysta z usług jednego przewoźnika w PL Modlin.
864.	WMI	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce Str. 61	Zagrożenia podatność branży na konsekwencje zdarzeń losowych: atak terrorystyczny, pandemia COVID-19, zdarzenia przyrodnicze/atmosferyczne (np. erupcja wulkanu, huragany, burze).	Pandemia Covid-19 potraktowana została w zagrożeniach w tych samych kategoriach, co inne zdarzenia losowe. Takie podejście jest niewystarczające, tym bardziej, że w dalszej części dokumentu pojawia się stwierdzenie: „Największym zagrożeniem dla rozwoju rynku lotniczego w Polsce są skutki pandemii COVID-19, które wciąż pozostają trudne do oszacowania.” Ocena skutków i zagrożeń dla lotnictwa wywołanych przez pandemię powinna zostać szczegółowo przedstawiona w Polityce Lotniczej a także w analizie SWOT. Prawidłowa ocena skutków pandemii powinna mieć zasadniczy wpływ na kształt Polityki.	Uwaga uwzględniona
865.	WMI	Prognozy ruchu opracowane przez IATA Str. 66	Raport wraz z analizą i wnioskami przygotowano na podstawie danych i informacji dostępnych od listopada 2019 r. Kolejne korekty raportu nie obejmowały ponownego wykonania zawartych w nim analiz ani ponownego opracowania danych leżących u podstaw analiz i wniosków	Oznacza to, że prognozy wykorzystane do tworzenia Polityki Lotniczej są nieaktualne. Brak aktualnej prognozy, uwzględniającej w wiarygodny sposób skutki pandemii Covid-19, która wywołała największy od II wojny światowej kryzys w branży lotniczej, podważa wiarygodność wniosków i analiz	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu

			zawartych w raporcie. Treść raportu opiera się zatem na danych i informacjach, które mogły ulec zmianie od początkowego stadium opracowania raportu, szczególnie w odniesieniu do trwającej pandemii COVID 19 oraz jej wpływu na przemysł lotniczy. Z uwagi, iż raport opiera się na danych i informacjach uzyskanych przed tymi zdarzeniami, raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r. Jednakże, z przeprowadzonych analiz wynika, iż przesłanki rozwojowe dotyczące polskiego rynku lotniczego pomimo trwającego kryzysu pozostają niezmienione. Oznacza to, iż przyrosty wolumenów w ruchu lotniczym powinny nastąpić z przesunięciem czasowym wynikającym z oddziaływania pandemii COVID-19.	zawartych w dalszej części Polityki.	zostanie zaktualizowana.
866.	WMI	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariuszem „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne Str. 69	Na lotnisku WAW począwszy od lata 2022 roku zostanie wdrożona seria działań administracyjnych (regulacje administracyjne dot. ruchu).	O jakie działania administracyjne chodzi? Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie zakresu działań, ich podstaw prawnych i celów.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
867.	WMI	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK”	Rozwój infrastruktury WMI W wariantcie bez CPK - Tak, zgodnie z potrzebami rynku. W wariantcie z CPK - Nie (maks. 3 mln pasażerów rocznie).	Prosimy o wyjaśnienie przyjęcia założenia, że w wariantcie z CPK lotnisko WMI zostanie ograniczone do 3 mln pasażerów rocznie, skoro w wariantcie bez CPK lotnisko ma się	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po

		ze scenariusze m „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne Str. 69		rozwijać zgodnie z potrzebami rynku?	rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
868.	WMI	Tabela 3. Porównanie scenariusza „bez CPK” ze scenariusze m „z CPK” (podstawowe scenariusze referencyjne) - założenia ogólne Str. 69	Rozwój linii Ryanair w Województwie Mazowieckim Ryanair może przekierować swoje zasoby do dowolnego portu lotniczego, zależnie od sytuacji rynkowej.	Stwierdzenie sugeruje pełną dowolność działania przewoźnika, a tymczasem Ryanair jest związany z szeregiem lotnisk umowami o współpracy handlowej i powinien realizować ich postanowienia.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
869.	WMI	Przepustowość portu lotniczego Lotniska Chopina w Warszawie i transfery lotnicze Str. 71	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” Lotnisko Chopina w Warszawie nie będzie w stanie obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji lotniczych rocznie, co znacznie ograniczy rozwój LOT-u. Dlatego IATA rekomenduje wstrzymanie planów rozwoju na Lotnisku Chopina w Warszawie. Zgodnie ze scenariuszem „z CPK” niedostateczna przepustowość będzie wstrzymywać plany rozwoju do 2023 r. oraz rozwój infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie	Prosimy o udostępnienie rekomendacji IATA wstrzymującej plany rozwoju na lotnisku Chopina. Prosimy o weryfikację stwierdzenia, że niedostateczna przepustowość będzie wstrzymywać plany rozwoju do 2023 oraz rozwój infrastruktury na lotnisku Chopina z uwzględnieniem sytuacji wynikającej z pandemii Covid-19.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
870.	WMI	Przepustowość portu lotniczego	Rozwój Portu Lotniczego Warszawa - Modlin w scenariuszu „bez CPK” wpłynie na powstanie niewielkiej różnicy między 2	Różnica w liczbie pasażerów obsługiwanych w skali całej Polski w wariantach z CPK i bez CPK wynosi 2,6 mln w roku 2028 a w roku	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej

		Lotniska Chopina w Warszawie i transfery lotnicze Str. 72	opracowanymi przypadkami referencyjnymi.	2060 4,4 mln pasażerów wg prognozy ruchu z roku 2019, nieuwzględniającej pandemii Covid-19. W odniesieniu do całkowitej liczby pasażerów efekt wybudowania CPK jest niewielki. Uważamy, że w powyższej sytuacji plany rozwoju infrastruktury lotniskowej na Mazowszu powinny zostać ponownie przeanalizowane.	analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
871.	WMI	Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. Str. 74	Tabela 5. Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	Z przedstawionej prognozy wynika, że największe porty regionalne tracą w sposób skokowy w 2028 roku, po otwarciu CPK olbrzymią część obsługiwanego ruchu pasażerskiego: WRO - 18,8%, KRK - 18,3%, KTW - 17,7%, POZ - 13,9%, GDN - 12,4%. Prosimy o przedstawienie analiz, z których wynika tak znaczna utrata ruchu pasażerskiego przez wybrane porty regionalne. Lotnisko RDO ma wg prognozy obsłużyć 1 910 359 pasażerów już w 2021 roku, w 2027 dojdzie do poziomu 2 831 935 pasażerów a następnie po otwarciu CPK osiągnąć poziom 646 971 pasażerów i do roku 2040 nie przekroczyć poziomu 800 tys. pasażerów. Jakże są zatem podstawy ekonomiczne budowy tego lotniska zaprojektowanego na przepustowość rzędu 3 milionów pasażerów?	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
872.	WMI	Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2060 r. Str. 74	Tabela 5. Wyniki prognozy - podsumowanie w podziale na porty lotnicze do 2040 r.	WMI w 2019 odnotowało 3 106.041 pasażerów a nie 2 998 838 jak podano w prognozie. Wg. prognozy lotnisko WMI w scenariuszu z CPK osiąga przewozy 3 148 899, tj. zbliżone do poziomu z roku 2019 w roku 2040. Jednocześnie wg. informacji znajdujących się w Polityce a także zdaniem ekspertów i organizacji branżowych ruch lotniczy powróci do poziomu sprzed	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				pandemii w latach 2024/2025. Prosimy o przedstawienie uzasadnienia tej prognozy oznaczającej blisko 20-letnie zamrożenie przewozów na lotnisku WMI.	
873.	WMI	Warszawskie porty lotnicze a porty	Tabela 6. Porównanie scenariusza „bez CPK” i „z CPK” - warszawskie porty lotnicze a porty regionalne (łącznie) regionalne (łącznie) - 2025-2040 Str. 76	Z tabeli wynika, że lotniska warszawskie tj. WAW, WMI i RDO w roku 2030 miałyby wg. prognozy sprzed pandemii obsłużyć 32 mln pasażerów. To oznacza, że ww. lotniska będą dysponować wystarczającą przepustowością do obsługi prognozowanego ruchu. Nawet w perspektywie roku 2040 - gdy przewozy miałyby wzrosnąć do 35,8 mln pasażerów, relatywnie niewielkie inwestycje infrastrukturalne, wielokrotnie mniejsze od nakładów na CPK, zapewniłyby wymagana przepustowość. Uważamy, że w powyższej sytuacji plany rozwoju infrastruktury lotniskowej na Mazowszu wymagają weryfikacji i powinny zostać ponownie przeanalizowane.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
874.	WMI	Wpływ epidemii COVID na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku Str.85	Należy zaznaczyć, że scenariusze rozwoju rynku nie są prognozami tego, co jest najbardziej prawdopodobne. Biorąc pod uwagę szybko zmieniające się okoliczności i uwarunkowania, scenariusze rozwoju ruchu lotniczego są jedynie trzema bardzo orientacyjnymi możliwymi ścieżkami rozwoju spośród istniejących wielu innych. Ograniczenia i zastrzeżenia • Scenariusze rozwoju ruchu lotniczego zostały opracowane na podstawie obecnych uwarunkowań, ale należy zaznaczyć, że obciążone są ogromną niepewnością co do przyszłego rozwoju epidemii, skuteczności szczepionek oraz reakcji rządów i jako takie scenariusze te będą podlegały zmianom.	Przedstawione w Polityce scenariusze opierają się na prognozach zewnętrznych pochodzących z końca 2020 roku, zawierają założenia zarówno w zakresie liczby operacji (na bazie prognozy Eurocontrol) jak i wypełnienia samolotów - prawdopodobnie założenia własne, niewyjaśnione w zakresie podstaw w Polityce. Rozpiętość scenariuszy, tj. różnica w wielkości przewozów pasażerskich pomiędzy scenariuszem optymistycznym i pesymistycznym wynosi w roku 2030 166%, w roku 2040 169%. Tak znaczna rozpiętość scenariuszy powoduje ich nieprzydatność w obecnym kształcie na potrzeby podejmowania poważnych decyzji o charakterze strategicznym. Uważamy, że	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

				powinny powstać zweryfikowane prognozy, uwzględniające najnowsze informacje dot. tempa odbudowy ruchu lotniczego i wpływu pandemii Covid-19 na branżę lotniczą.	
875.	WMI	Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego Str. 97	Region Europy Środkowo-Wschodniej to obszar o bardzo dużym potencjale demograficznym, zamieszkiwany łącznie przez ok. 180 mln mieszkańców w 19 krajach (w tym Ukraina 45,5 mln, Polska 38,5 mln, Rumunia 20 mln, Czechy 10,5 mln, Węgry 9,9 mln, Białoruś 9,5 mln).	Wskazane jest uwzględnienie w Polityce prognoz demograficznych dla Europy Środkowo-Wschodnie, zgodnie z którymi do końca obecnego wieku liczba ludności ma się zmniejszyć o ponad połowę - do 80 mln.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
876.		Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego Str. 98	Centralne położenie Warszawy, zarówno w kraju, jak i względem całego regionu CEE stanowi uzasadnienie dla zlokalizowania w jej bezpośredniej bliskości dużego intermodalnego centrum tranzytowego dla pasażerów i towarów przewożonych drogą lotniczą.	Warszawa nie jest położona centralnie. Warszawa jest położona w północno-wschodniej części regionu CEE. Warszawa nie jest położona w uprzywilejowany sposób przy podróżach do Chin, Korei i Japonii - lepiej są położone inne istniejące huby takie jak HEL, SVO, 1ST, DOH. W przypadku podróży z krajów znajdujących w centrum i na południu naszego regionu (m.in. Bułgaria, Rumunia, Węgry) do Europy Zachodniej lepiej położone są inne huby takie jak VIE, MUC. Reasumując teza o wyjątkowym, uprzywilejowanym położeniu Warszawy jest nieprawdziwa.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
877.	WMI	Cele i założenia strategiczne Programu CPK Str. 101, 102	Wśród założeń strategicznych związanych z warunkami rozwoju rynku lotniczego w Polsce wskazać należy przede wszystkim rozwój PLL LOT. Jak wynika z analiz portów lotniczych o charakterze hubowym, istotnym czynnikiem rozwoju lotniska jest obecność silnego partnera w postaci flagowej linii lotniczej. Polskim flagowym przewoźnikiem jest PLL LOT aktualnie posiadający bazę na Lotnisku Chopina. W 2019 r. PLL LOT przewiózł ponad 10,1 mln	Jaka jest prognoza przewozów PLL LOT w 2028 roku - po otwarciu CPK? Ze względu na prognozowany w Polityce skokowy wzrost przewozów w CPK w 2028 - o ponad 9,6 mln pasażerów w stosunku do przewozów WAW w 2027 roku, należy przypuszczać, że skokowo musiały będą wzrosnąć przewozy PLL LOT. Jaka będzie musiała się powiększyć flota przewoźnika, która będzie niezbędna do obsługi takiego ruchu? Czy LOT będzie w stanie zrealizować tak	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

			<p>pasażerów. Zaktualizowane prognozy przewidują, że LOT w 2027 r. osiągnie przewozy w wysokości 17 mln pasażerów rocznie w tym 13 mln pasażerów w Warszawie</p>	<p>znaczny wzrost biznesowy, biorąc pod uwagę konieczność spłaty zobowiązań wynikających z pomocy publicznej?</p>	
878.	WMI	<p>Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na Lotnisko Chopina Str. 107</p>	<p>Jak wskazano w koncepcji CPK oraz w SRT2030, potrzeba budowy CPK wynika m.in. z ograniczeń Lotniska Chopina w Warszawie, które w perspektywie długoterminowej nie będzie w stanie sprostać wymaganiom rosnącego rynku lotniczego w Polsce. W 2019 r. liczba obsługiwanych pasażerów w tym porcie lotniczym wyniosła ponad 18,8 mln pasażerów, co oznacza ponad 6% wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim. Pandemia COVID-19 przesunie moment osiągnięcia przez Lotnisko Chopina w Warszawie maksymalnego limitu operacji w ciągu doby, co potwierdzają scenariusze rozwoju rynku lotniczego.</p>	<p>W polityce brak jest informacji na temat wpływu pandemii Covid-19 na prognozy ruchu dla lotniska Chopina. Wg prognozy z 2019 roku miało ono osiągnąć 26,7 mln pasażerów w roku 2027. Należy ustalić do kiedy, biorąc pod uwagę efekt pandemii a także przeniesienia części ruchu z WAW do RDO, lotnisko Chopina będzie miało zapewnioną przepustowość wystarczającą do obsługi potencjalnego ruchu.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
879.	WMI	<p>Wpływ Centralnego Portu Komunikacyjnego na lotniska regionalne. Implikacje dla portów regionalnych Str. 116</p>	<p>W przypadku tradycyjnych linii lotniczych na lotniskach regionalnych dominuje obecność połączeń oferowanych przez PLL LOT i Lufthansa. W obu przypadkach oferowane połączenia w dużej mierze polegają na dowożeniu pasażerów do hubów wspomnianych linii lotniczych (odpowiednio do Warszawy lub Frankfurtu/Monachium), co jest bezpośrednio związane ze sposobem prowadzenia działalności przez tradycyjnych przewoźników (podczas gdy model funkcjonowania linii niskokosztowych polega na oferowaniu połączeń typu point-to-point). Specyfika tych lotnisk jest zatem odmienna od modelu, jaki ma być realizowany w Centralnym Porcie</p>	<p>Zgodnie z prognozą ruchu przedstawioną w polityce największe porty regionalne mają utracić na rzecz CPK od 12,4% do 18,8% pasażerów. Stąd stwierdzenie, że „CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny” jest niezgodne z analizami przedstawionymi w polityce. Prognoza skutkująca skokową utratą pasażerów przez porty regionalne na rzecz CPK wymaga weryfikacji a w przypadku jest potwierdzenia analizy skutków i poważnych implikacji dla działalności lotnisk regionalnych oraz przedstawienia wyników w polityce.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

			Komunikacyjnym, zakładającego m.in. koncentrację na ruchu dalekodystansowym. CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny		
880.	WMI	Sieć TEN-T w Polsce Str. 122, 123	Rząd RP dostrzega możliwość modyfikacji sieci TEN-T i proponuje jej rozszerzenie o kolejne porty lotnicze znajdujące się na terytorium Polski: Port Lotniczy Lublin oraz Port Lotniczy Olsztyn - Mazury, jak też będący na etapie planowania i budowy Centralny Port Komunikacyjny.	Prosimy o dopisanie Portu Lotniczego Warszawa/Modlin do sieci TEN- T jako jednego z największych lotnisk w kraju, które powstało po utworzeniu sieci.	Uwaga nieuwzględniona. Ministerstwo Infrastruktury wyraża wątpliwości dotyczące dodania Portu Lotniczego Modlin do sieci TEN-T, ze względu na zbyt bliską odległość od Portu lotniczego należącego do sieci TEN-T (Port Lotniczy Chopina i projektowanego CPK), zakłada się bowiem, że każda jednostka NUTS2 w Polsce będzie dysponowała maksymalnie po 1 porcie lotniczym obsługujący dany region w sieci TEN-T.
881.	WMI	Kierunek interwencji IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego Str. 158	Działania do 2030 r.: Udzielenie finansowego i pozafinansowego wsparcia dla podmiotów funkcjonujących na rynku lotniczym z instrumentów tarczy antykryzysowej w celu przetrwania kryzysu spowodowanego Covid19 oraz zapewnieniu narzędzi stymulujących odbudowę rynku.	Prosimy o wskazanie konkretnych działań w powyższym zakresie.	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na wcześniejsze usunięcie zakwestionowanego fragmentu.
882.	Ryanair Sun S.A.	Ogólna sytuacja rynku lotniczego w UE - str. 33,	<i>Regularne loty stanowią ponad połowę wszystkich lotów w Europie. Tanie loty oferowane LCC stanowią 28 proc. wszystkich lotów. Są to dwa kluczowe segmenty rynku. Rysunek 8. Podział rynku przewozów lotniczych w Europie ze względu na kategorię</i>	<i>Brak uzasadnienia dla rozróżniania lotów regularnych oraz lotów LCC. LCC oferują również loty regularne, nie jest tak, że wyłączność na loty regularne mają przewoźnicy tradycyjni</i>	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

883.	Ryanair Sun S.A.	<i>Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity) - str. 37</i>	<i>siatka największych przewoźników LCC jest skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad 70% całego ich ruchu i pozostaje "jednowymiarowa" - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast,</i>	<i>Teza nieprawdziwa. LCC oferują szerszą siatkę połączeń i kierunków z Polski niż przewoźnicy tradycyjni. Jednocześnie ze względu na szeroką siatkę dostępnych połączeń, możliwości przesiadkowe LCC są nieograniczone</i>	<i>Uwaga nieuwzględniona.. Przewoźnicy LCC, co do zasady nie oferują lotów łączonych i możliwości rezerwacji kilku połączeń lotniczych na jednym bilecie. Korzystanie z siatki połączeń zapewnianej przez LCC wymaga indywidualnego wyszukania przez pasażera możliwości przesiadki.</i>
884.	Ryanair Sun S.A.	<i>Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity) - str. 37</i>	<i>siatka przewoźników point-to-point jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki,</i>	<i>j.w., teza nieprawdziwa, sezonowość siatki LCC jest podobną do sezonowości połączeń przewoźników tradycyjnych (proszę porównać ofertę Ryanair i LOT w sezonach lato/zima 21/22)</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>
885.	Ryanair Sun S.A.	<i>Dostępność komunikacji na w transporcie lotniczym (connectivity) - str. 37</i>	<i>przewoźnicy LCC, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwupółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych)</i>	<i>Brak badań. Niezależnie od powyższego, takie działanie wpisuje się w politykę ograniczania emisji dwutlenku węgla; większe wypełnienie na pokładach LCC pozwala im na osiągnięcie niższych emisji CO2 w przeliczeniu na pasażera</i>	<i>Uwaga nieuwzględniona. W kontekście zakwestionowanego fragmentu nie chodzi o emisję CO2</i>
886.	Ryanair Sun S.A.	<i>Rynek lotniczy w Polsce - str. 45 - 47, rysunek 23</i>	<i>a) Str. 45: Ogólnie wzrost w ruchu powietrznym był wolniejszy od wzrostu całkowitej liczby pasażerów w ostatniej dekadzie, wynosząc 2,2% w ujęciu rocznym w porównaniu ze wzrostem ogólnej liczby pasażerów na poziomie 6,8%. b) Str. 46: Lotnisko Chopina w Warszawie jest najważniejszym portem lotniczym tego miasta. W 2019 roku obsłużyło 18,3 mln pasażerów. Drugie lotnisko, Modlin (WMI), obsłużyło w tym samym roku 3,1 mln pasażerów, którzy</i>	<i>Przedstawione dane prowadzą do wniosku, że mimo zwiększenia oferowania na lotnisku WAW (jako % oferowania wszystkich przewoźników dla aglomeracji Warszawy), liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku WAW (łącznie WAW LCC oraz WAW FSC) w porównaniu do WMI wynosi 85.5% vs 14.5% dla WMI LCC, podczas gdy liczba obsługiwanych pasażerów, wg Rysunku 23 wynosi 87% dla WAW oraz 13 % dla WMI Wniosek: lotnisko WMI jest znacznie bardziej 'wydajne' i zainteresowanie pasażerów</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>

			skorzystali z oferty jedynej linii lotniczej operującej na tym porcie lotniczym, którą był Ryanair. c) Str. 47: Rysunek 23	lotami z WMI jest większe niż lotami z WAW Brak aktualnych danych	
887.	Ryanair Sun S.A.	Rynek lotniczy w Polsce - str. 53	Rysunek 30.	Brak opisu / uzasadnienia dla drugiego rysunku, rysunek niejasny	Uwaga częściowo uwzględniona
888.	Ryanair Sun S.A.	Rynek lotniczy w Polsce - str. 56	Cargo lotnicze w Polsce jest związane ze strategicznym rozwojem Polskich Linii Lotniczych LOT. Rozszerzenie floty o zamówione statki powietrzne B787-9 i B737 MAX pozwoli zwiększyć zdolności transportu długodystansowego w ładowniach samolotów pasażerskich, w tym obsługę połączeń do destynacji na innych kontynentach np. w Azji i Stanach Zjednoczonych. Przewozy drogowe RFS uzupełnią lotnicze operacje przewozowe. Ambitne plany rozwoju przewozów towarowych wpłyną na przyszły rozwój cargo powietrznego.	Brak badań na potwierdzenie tezy, iż kluczowym czynnikiem mającym wpływ na rozwój cargo w Polsce ma być rozszerzenie floty i rozwój LOT. Brak informacji o innych przewoźnikach cargo. Brak informacji o zapotrzebowaniu na cargo w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca nie wskazuje iż rozwój LOTu jest kluczowym czynnikiem mającym wpływ na rozwój cargo w Polsce. W rozdziale dotyczącym cargo lotniczego w Polsce oraz w pozostałych częściach diagnozy zawarto poszerzone informacje na ten temat.
889.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str. 60-63: Mocne strony	nowoczesna flota przewoźnika PLL LOT S.A.	Skupienie na roli PLL LOT. Brak informacji o innych przewoźnikach	Uwaga nieuwzględniona. Nowoczesna flota największego polskiego przewoźnika PLL LOT jest istotna pod kątem rozwoju transportu lotniczego w Polsce.
890.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str.	stosunkowo silna pozycja PLL LOT S.A. na tle przewoźników z regionu Europy Środkowo- Wschodniej (do czasu pandemii COVID-19)	j.w.	Uwaga nieuwzględniona. Sytuacja PLL LOT jest istotna pod kątem rozwoju transportu lotniczego w Polsce.

		60-63: Mocne strony			
891.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str. 60-63: Szanse	nowoczesny transport lotniczy jako katalizator dla fuzji i przejęć wzmacniających gospodarkę i konkurencyjność całej branży lotniczej	Teza niezrozumiała	Uwaga uwzględniona.
892.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str. 60-63: Szanse	polskie porty lotnicze przez najbliższe lata nie będą miały żadnych problemów z przepustowością ze względu na efekty pandemii. Sytuacja ta stwarza warunki na przygotowanie odpowiedniej infrastruktury dla ruchu, który powróci do normalnego tempa wzrostu (czas na realizację inwestycji)	Brak rozwinięcia tego stwierdzenia w dalszej części projektu	Uwaga nieuwzględniona. Informacja ta ma odzwierciedlenie w zaktualizowanych prognozach rozwoju ruchu.
893.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str. 60-63: Zagrożenia	Powstanie nowych hubów transportowych w granicach Polski	Brak uzasadnienia dla traktowania tego aspektu jako zagrożenia. Wszelkie nowe huby są szansą na rozwój sektora. Przedstawiona teza pokazuje, że projektowana polityka rozwoju lotnictwa cywilnego skupia się na projekcie CPK, a nie na przedstawieniu realnych szans rozwoju lotnictwa	Uwaga częściowo uwzględniona. Fragment został usunięty.
894.	Ryanair Sun S.A.	Analiza SWOT dla transportu lotniczego w Polsce - str. 60-63: Zagrożenia	inicjatywy regulacyjne na szczeblu UE zmierzające do centralizacji określonych funkcji operacyjnych oraz regulacyjnych w zakresie służb żeglugi powietrznej	Teza niezrozumiała	Uwaga nieuwzględniona. inicjatywa SES zmierza w kierunku centralizacji wybranych usług w zakresie żeglugi powietrznej.

895.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku - str. 65	Jednocześnie założono, że kolejne lata pod względem dynamiki powinny być wciąż dodatnie, jednak z wyraźnie niższym odczytem. Wzrosty te były spowodowane m.in. odbudową siatki połączeń PLL LOT a następnie jej rozwojem, który to w 2016 r. zanotował 24% dynamikę pod względem liczby przewiezionych pasażerów, a w pierwszej połowie 2017 r. około 20%.	Skupienie na PLL LOT. Brak informacji o innych przewoźnikach i ich wpływie na budowanie silnej gałęzi transportu w Polsce. LOT posiada niespełna 30% rynku skupionego w jednym porcie. Marginalny udział LOT w większości lotnisk regionalnych w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. PLL LOT podano jako przykład.
896.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017 roku - str. 66	Warto również odnotować fakt, iż segment lotów biznesowych odnotował znacznie lepsze wyniki niż lotnictwo rozkładowe podczas pandemii COVID-19. W sierpniu 2020 r. w Polsce odnotowano podobny ruch lotnictwa biznesowego jak w sierpniu 2019 r. W październiku 2020 r. po ponownym nasileniu się pandemii COVID-19 ruch lotnictwa biznesowego spadł o około 20% względem roku poprzedniego.	Brak danych na poparcie tezy.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie zaprezentowano interpretację danych statystycznych.
897.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 66	Zgodnie z umową pomiędzy IATA Consulting a Polskim Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze” została przygotowana Długofalowa prognoza ruchu lotniczego dla Polski z uwzględnieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz raport pt. Analiza strategiczna dotycząca prognozy ruchu lotniczego w Polsce. Analiza oraz wnioski zawarte w raporcie, opierają się na wielu zmiennych, w tym pewnych założeniach i informacjach dostępnych w momencie sporządzania raportu. Szacunki, założenia i ustalenia leżące u podstaw wniosków są z natury narażone na znaczną niepewność w	Brak głębszej analizy wpływu pandemii na polskie lotnictwo i na zasadność projektu CPK. Błędne założenia	Uwaga częściowo uwzględniona. Prognozy w dokumencie zostaną zaktualizowane, celem polityki lotniczej nie jest uzasadnienie projektu CPK, a umiejscowienie go w systemie transportowym kraju.

			<p>zakresie gospodarczym i konkurencyjnym, oraz dużą liczbę nieprzewidziane okoliczności, będących poza kontrolą PPL i IATA. Raport wraz z analizą i wnioskami przygotowano na podstawie danych i informacji dostępnych od listopada 2019 r. Kolejne korekty raportu nie obejmowały ponownego wykonania zawartych w nim analiz ani ponownego opracowania danych leżących u podstaw analiz i wniosków zawartych w raporcie. Treść raportu opiera się zatem na danych i informacjach, które mogły ulec zmianie od początkowego stadium opracowania raportu, szczególnie w odniesieniu do trwającej pandemii COVID 19 oraz jej wpływu na przemysł lotniczy. Z uwaai. iż raport opiera się na danych i informacjach uzyskanych przed tymi zdarzeniami, raport w swoim zakresie nie obejmuje takich kwestii jak pandemia COVID 19 czy też innych wydarzeń mających miejsce w 2020 r. Jednakże, z przeprowadzonych analiz wynika, iż przesłanki rozwojowe dotyczące polskiego rynku lotniczego pomimo trwającego kryzysu pozostają niezmienione.</p>		
898.	Ryanair Sun S.A.	<p>Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 69, Tabela 3</p>	<p>Rozwój Zdolność obsługi 3 mln pasażerów infrastruktury rocznie od lata 2021 r. RDO</p>	<p>Brak informacji o wykonaniu założenia udostępnienia lotniska RDO od lata 2021. Nieaktualne dane</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
899.		<p>Prognozy ruchu opracowane</p>	<p>Scenariusze „bez CPK” Rozwój infrastruktury Tak, zgodnie z potrzebami WMI rynku</p>	<p>Nie wzięto pod uwagę danych dostępnych od przewoźników. Ryanair planuje w ciągu najbliższych 5 lat podwoić liczbę</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej</p>

		<i>przez IATA - str. 69, Tabela 3</i>		<i>przewożonych rocznie pasażerów z lotniska WMI, czyli osiągnąć poziom 6 mln pasażerów rocznie.</i>	<i>analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>
900.		<i>Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 69, Tabela 3</i>	<i>Ryanair w regionalnych Uruchomienie Ryanair Sun w portach lotniczych 2018 roku w KTW, POZ oraz WRO (baza dla 1 samolotu w 2018 r., 3 samolotów w 2019 r. i 5 samolotów w 2020 r. na każdym z lotnisk).</i>	<i>Sprostowanie: Ryanair oferuje połączenia z 12 portów lotniczych na terenie Polski (w tym WMI). Samoloty grupy zbazowane są na 6 lotniskach w Polsce: oprócz wspomnianych KTW, POZ i WRO, są to bazy w KRK, WMI oraz GDN</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>
901.		<i>Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 69, Tabela 3</i>	<i>Scenariusze „bez „z CPK” CPK” Rozwój CPK jako węzła Nie Polskie Linie Lotnicze przesiadkowego LOT rozwijają rozbudowaną sieć, w której WAW/CPK będzie w centrum operacji regionalnych i międzykontynentalnych.</i>	<i>Brak danych dla innych przewoźników.</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>
902.		<i>Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 70, Tabela 4</i>	<i>Znaczenie konkurencyjne tras lotniczych i kolejowych wyrównuje się przy ok. 3 godzinach, co w większości krajów odpowiada 1000 km.</i>	<i>Teza nie sprawdza się w przypadku aktualnych możliwości infrastruktury w Polsce - brak możliwości rozwinięcia prędkości 334 km/h</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</i>
903.	Ryanair Sun S.A.	<i>Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 71</i>	<i>Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” Lotnisko Chopina w Warszawie nie będzie w stanie obsługiwać ponad 210 tysięcy operacji lotniczych rocznie, co znacznie ograniczy rozwój LOT-u. Dlatego IATA rekomenduje wstrzymanie planów rozwoju na Lotnisku Chopina w Warszawie.</i>	<i>Brak uzasadnienia dla wiązania polityki rozwoju lotnictwa tylko z PLL LOT. Brak badań dla innych przewoźników.</i>	<i>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu</i>

			Zgodnie ze scenariuszem „z CPK” niedostateczna przepustowość będzie wstrzymywać plany rozwoju do 2023 r. oraz rozwój infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie.		zostanie zaktualizowana.
904.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 72	Zgodnie ze scenariuszem „bez CPK” straty ruchu będą miały miejsce od roku 2021. Nawet do 5,4 mln pasażerów zostanie utraconych do roku 2060.	5,4 mln pasażerów w tak długim okresie to promil wszystkich pasażerów w Polsce. Brak badania, czy i jak jest zapotrzebowanie na ruch z WAW. Brak informacji, czy rozwój ten nie powinien odbywać się z lotnisk regionalnych.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
905.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy ruchu opracowane przez IATA - str. 74, Tabela 5.	Prognozowane wartości liczby obsłużonych pasażerów do 2040 r.	Przy porównaniu prognoz ruchu lotniczego, przewiduje się znaczące spadki ilości przewiezionych pasażerów w lotniskach regionalnych, np. dla drugiego co do wielkości lotniska w Krakowie zamiast 9722 tys. (dane za rok 2027 plus 2%) pasażerów - 7934 tys. (spadek o 18,3%), dla Katowic - zamiast 6862 tys. - 5660 tys. (17.7% spadek), Gdańsk: 7919 tys. zastąpione 6930 tys. (spadek o 12.4%), Wrocław: zamiast 5298 tys. - 4309 tys. (spadek o 18,8%), etc. Powyższe założenia są niespójne zarówno z późniejszymi tezami co do znikomych możliwości kanibalizacji lotnisk regionalnych przez CPK (pkt 33 formularza; str. 118 dokumentu Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r.) Brak merytorycznego uzasadnienia dla prognoz tak drastycznych spadków ruchu na lotniskach regionalnych, przy założeniu, że lotniska regionalne obsługują głównie ruch LCC.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
906.	Ryanair Sun S.A.	Prognozy ruchu	Rysunek 49	Określanie środowiska biznesowego portu lotniczego biorąc pod uwagę wyłącznie	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter

		opracowane przez IATA - str. 79		Strategię LOT (tym samym pomijając wszelkie inne linie lotnicze) pozostaje w sprzeczności z ideą wyrażoną w centralnym punkcie grafiki, mówiącym o: „Rywalizac[i] konkurencyjne[j]”	uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.																																																												
907.	Ranair Sun S.A.	Modelowanie i S.A. architektura prognoz na rynku cargo - str. 79-82; Tabela 7	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Scenariusz bez CPK (cargo w tysiącach ton)</th> </tr> <tr> <th>rok</th> <th>Poliska</th> <th>Lotniska regionalne</th> <th>WAW</th> <th>CPK</th> <th>Total warszawskie porty lotnicze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>101.2</td> <td>31.9</td> <td>129.3</td> <td></td> <td>129.3</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>179.3</td> <td>37.8</td> <td>141.5</td> <td></td> <td>141.5</td> </tr> <tr> <td>2040</td> <td>196.2</td> <td>48.1</td> <td>147.1</td> <td></td> <td>147.1</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Scenariusz z CPK (cargo w tysiącach ton)</th> </tr> <tr> <th>rok</th> <th>Poliska</th> <th>Lotniska regionalne</th> <th>WAW</th> <th>CPK</th> <th>Total warszawskie porty lotnicze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>166.7</td> <td>31.4</td> <td>135.3</td> <td>0.0</td> <td>135.3</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>240.1</td> <td>27.9</td> <td>0.0</td> <td>212.2</td> <td>212.2</td> </tr> <tr> <td>2040</td> <td>309.0</td> <td>35.6</td> <td>0.0</td> <td>273.4</td> <td>273.4</td> </tr> </tbody> </table>	Scenariusz bez CPK (cargo w tysiącach ton)						rok	Poliska	Lotniska regionalne	WAW	CPK	Total warszawskie porty lotnicze	2025	101.2	31.9	129.3		129.3	2030	179.3	37.8	141.5		141.5	2040	196.2	48.1	147.1		147.1	Scenariusz z CPK (cargo w tysiącach ton)						rok	Poliska	Lotniska regionalne	WAW	CPK	Total warszawskie porty lotnicze	2025	166.7	31.4	135.3	0.0	135.3	2030	240.1	27.9	0.0	212.2	212.2	2040	309.0	35.6	0.0	273.4	273.4	Rozbieżne dane ‘wyjściowe’ przy prognozach ruchu ‘z CPK’ i ‘bez CPK’ w roku 2025.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
Scenariusz bez CPK (cargo w tysiącach ton)																																																																	
rok	Poliska	Lotniska regionalne	WAW	CPK	Total warszawskie porty lotnicze																																																												
2025	101.2	31.9	129.3		129.3																																																												
2030	179.3	37.8	141.5		141.5																																																												
2040	196.2	48.1	147.1		147.1																																																												
Scenariusz z CPK (cargo w tysiącach ton)																																																																	
rok	Poliska	Lotniska regionalne	WAW	CPK	Total warszawskie porty lotnicze																																																												
2025	166.7	31.4	135.3	0.0	135.3																																																												
2030	240.1	27.9	0.0	212.2	212.2																																																												
2040	309.0	35.6	0.0	273.4	273.4																																																												
908.	Ryanair Sun S.A.	Wpływ S.A.epidemii Covid na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 90-91, Tabela 8.	<p><i>Polskie Linie Lotnicze LOT</i> Podział operacji na WAW oraz RDO wpływa na spadek konkurencyjności w zakresie obsługi ruchu cargo.</p> <p><i>Modernizacja floty i rozbudowa tras długodystansowych.</i></p>	Uwzględnienie wyłącznie PLL LOT dyskryminuje inne linie lotnicze, które stanowią większość rynku na Mazowszu i w Polsce.	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.																																																												
909.	Ryanair Sun S.A.	Wpływ epidemii Covid na polski rynek lotniczy - scenariusze rozwoju rynku, str. 92	3. Odnowienie i rozbudowa floty pomoże w dotarciu do nowych destynacji lub zwiększeniu częstotliwości ich obsługi. D Rozbudowa floty o zamówione samoloty B787-9 i B737 MAX pozwoli zintensyfikować zdolność do transportu długodystansowego; D Obsługa połączeń do destynacji na innych kontynentach w Azji i Stanach Zjednoczonych.	Bezpośrednie zrównanie planów rozwoju lotniska WAW z PLL LOT, brak danych dot. innych przewoźników.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zgadza się z istotną rolą pozostałych przewoźników lotniczych, jednakże pozyskanie ich planów rozwojowych jest utrudnione.																																																												
910.	Ryanair Sun S.A.	Kierunek	Można przyjąć, iż wzrost connectivity	Brak danych na potwierdzenie tezy	Uwaga w trakcie analizy – ze																																																												

		interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 96	(dostępności lotniczej) danego rynku o 10 punktów procentowych skutkuje wzrostem PKB per capita o dodatkowe 0,5 punktu procentowego oraz wzrostem średniej wydajności pracy o 0,07 punktu procentowego. Bardzo efektywny jest również rozwój cargo lotniczego (drogą powietrzną transportuje się aż 35% światowego handlu mierzonego wartością i tylko 0,5% mierzonego objętością). Z kolei rozwój ruchu hubowego w największym stopniu przyczynia się do wzrostu ruchu lotniczego, zwłaszcza ruchu międzykontynentalnego. Należy przy tym zauważyć, że chociaż rynek lotniczy w RP i w Europie Środkowej rozwija się bardzo dynamicznie, to brak węzła przesiadkowego ogranicza potencjał jego rozwoju.		względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
911.	Ryanair Sun S.A.	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 98	Co więcej położenie Warszawy blisko wschodniej granicy strefy czasowej pozwala na układanie korzystnych rotacji nocnych dla lotów krótkiego/średniego zasięgu w kierunkach wschodnich. Przewoźnicy mogą bowiem obsługiwać większość połączeń dalekiego zasięgu wykorzystując 24-godzinne rotacje samolotów, co ułatwia planowanie rozkładów.	Różnice w długości lotu pomiędzy WAW a np. hubem we FRA to w perspektywie lotu międzykontynentalnego (np. do Azji) jedynie minuty - brak większego wpływu. Z drugiej strony, Polska ma mniej konkurencyjne położenie w porównaniu do np. Irlandii czy Hiszpanii / Portugalii, jeśli chodzi o połączenia międzykontynentalne do obu Ameryk	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.
912.	Ryanair Sun S.A.	Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 102	Wśród założeń strategicznych związanych z warunkami rozwoju rynku lotniczego w Polsce wskazać należy przede wszystkim rozwój PLL LOT. Jak wynika z analiz portów lotniczych o charakterze hubowym, istotnym czynnikiem rozwoju lotniska jest obecność silnego partnera w postaci flagowej linii lotniczej. Polskim flagowym przewoźnikiem jest PLL LOT aktualnie posiadający bazę na Lotnisku Chopina. W	Brak danych na poparcie tezy. Skupienie na PLL LOT - pominięcie innych przewoźników.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca zgadza się z istotną rolą pozostałych przewoźników lotniczych, jednakże pozyskanie ich planów rozwojowych jest utrudnione. Jednocześnie należy zauważyć, że prawdopodobnie jedynie LOT będzie zainteresowany

			2019 r. PLL LOT przewiózł ponad 10,1 mln pasażerów. Do momentu wybuchu pandemii PLL LOT był jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się linii lotniczych w Europie i na świecie (wśród linii tej wielkości).		stworzeniem siatki hubowej w CPK, pozostali z przewoźników mają swoje główne porty lotnicze w innych krajach UE.
913.	Ryanair Sun S.A.	<i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 118</i>	<i>Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. Ich szczególna rola będzie polegała na „dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK. W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, dotyczącymi przygotowania siatki połączeń.</i>	<i>Brak odniesienia do modelu intermodalnego, w którym pasażerowie są dowożeni do hub-u koleją, a nie samolotem. Niespójność z innymi założeniami</i>	Uwaga uwzględniona
914.	Ryanair Sun S.A.	<i>Kierunek interwencji I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce, str. 122</i>	<i>Zapewnienie warunków rozwoju dla polskiego flagowego przewoźnika sieciowego PLL LOT, w tym wypracowanie przyszłego modelu jego funkcjonowania, z uwzględnieniem udziału przewoźnika w procesie konsolidacji branży i obecności w aliansach strategicznych.</i>	<i>Brak informacji o innych przewoźnikach</i>	Uwaga nieuwzględniona. Należy zauważyć, że to prawdopodobnie jedynie LOT będzie zainteresowany stworzeniem siatki hubowej w CPK, pozostali z przewoźników mają swoje główne porty lotnicze w innych krajach UE.
915.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 10	W związku z trudnym do określenia i oszacowania wpływem pandemii COVID-19 na rynek lotniczy w Polsce, przyjęto jako bazowe prognozy rozwoju rynku lotniczego opracowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w 2017 r., prognozy EUROCONTROL STATFOR z 2020 r. oraz prognozy IATA opracowane w 2020 r. na zlecenie przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”, zwanego dalej „PPL”. Jednocześnie przyjęto założenie, że powrót	Prognoza ruchu lotniczego wykorzystana w dokumencie została przygotowana przez IATA na zamówienie PPL. Pomijając wpływ pandemii na prognozę, nie wskazano szczegółowo założeń, które przyjęto w trakcie tworzenia tej prognozy. Ani PPL, ani IATA nie weryfikowali, w kontakcie z zarządzającym Kraków Airport, przyjętych założeń, nie udostępniono również zarządzającemu rezultatów prowadzonych analiz stanowiących podstawę przyjętych w	Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.

ruchu lotniczego do stanu sprzed wybuchu pandemii (tj. z roku 2019) będzie możliwy nie wcześniej niż przed upływem 4 lat od jej ustąpienia i przywrócenia dotychczasowych warunków i standardów ruchu lotniczego³). Będzie to również determinowane oddziaływaniem czynników zewnętrznych, niezależnych lub niezwiązanych bezpośrednio z sektorem lotniczym.

Rok	KRK
2005	1 586 130
2006	2 367 257
2007	3 068 199
2008	2 923 961
2009	2 680 322
2010	2 863 996
2011	3 014 060
2012	3 438 758
2013	3 647 616
2014	3 817 792
2015	4 221 171
2016	4 983 645
2017	5 829 190
2018	6 769 369
2019	8 403 232
2020	8 890 269
2021	9 005 889
2022	9 087 154
2023	9 108 338
2024	9 197 764
2025	9 301 525
2026	9 420 231
2027	9 530 766
2028	7 933 797

Polityce Lotniczej założeń.

Na podstawie danych zaprezentowanych w Polityce Lotniczej można stwierdzić, że prognoza przygotowana przez IATA dla KRK nie wydaje się miarodajna ze względu na:

1) Zastosowanie zaniżonego wzrostu dla KRK.

Przyjęty średnioroczny wzrost dla całej Polski w latach 2019-2027 wynosi 5%, dla lotnisk powyżej 1 mln (z pominięciem WMI) od 4 do 6%. Natomiast przyjęty średnioroczny wzrost dla portu KRK to zaledwie 2% (w latach 2022-2023 prognozuje się ograniczenie wzrostu nawet poniżej 1%). Szacunki te nie znajdują żadnego uzasadnienia w dostępnych dotąd danych, informacjach i prognozach.

2) Pominięcie wyższego niż średnia dla całego kraju wzrostu KRK w ostatnich latach.

Średnioroczny wzrost w KRK przekraczał średnioroczny wzrost dla całego kraju w ostatnich 10 latach o 2 p.p., a w ostatnich 5 latach o 5 p.p.

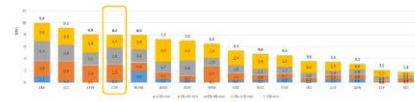
	WAW/CPK	KRK	GDN	KTW	WRO	WMI	POZ	RZE	POLSKA
CAGR (2009,2019)	9%	12%	11%	8%	10%		6%	7%	10%
CAGR (2014,2019)	12%	17%	10%	12%	11%	12%	10%	5%	12%
CAGR prog (2019,2027)	4%	2%	5%	4%	6%	0%	6%	6%	5%
CAGR prog (2028,2040)	2%	2%	3%	2%	2%	0%	2%	1%	2%

3) Brak uwzględnienia wpływu lokalizacji bazy drugiego przewoźnika niskokosztowego (baza linii Wizzair uruchomiona w 2019 roku) na wzrost ruchu lotniczego oraz planów rozwoju tej linii w KRK.

4) Brak powiązania obszaru oddziaływania (rysunek 70, str. 114 Polityki Lotniczej) z prognozą (KRK ma największy

2029	8 145 437
2030	8 360 418
2031	8 553 152
2032	8 738 492
2033	8 926 591
2034	9 108 397
2035	9 240 286
2036	9 405 100
2037	9 561 872
2038	9 713 280
2039	9 855 791
2040	9 999 121

Rysunek 70. Obszary oddziaływania lotnisk regionalnych w Polsce (z tymi propozycjami lokalizacji nowego portu CPK) według liczby mieszkańców na segment obszar oddziaływania dla każdego z lotnisk (2017)



Źródło: Dlugofalowa prognoza ruchu lotniczego dla Polski z uwzględnieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, IATA Consulting, 2019

Rysunek 71. Pasażerowie wybierający WAW zamiast swojego lotniska regionalnego w ruchu międzynarodowym liniami tradycyjnymi – liczba pasażerów międzynarodowych dla poszczególnych portów lotniczych (2017)



Źródło: Dlugofalowa prognoza ruchu lotniczego dla Polski z uwzględnieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, IATA Consulting, 2019

Oczekuje się, że CP odciągnie ruch z regionów w momencie jego otwarcia w roku 2028.

(...)

Specyfika tych lotnisk jest zatem odmienna od modelu, jaki ma być realizowany w Centralnym Porcie Komunikacyjnym,

w Polsce obszar oddziaływania do 120 min).

5) Założenie odpływu pasażerów z KRK do CPK na nieuzasadnionym poziomie. Różnica pomiędzy ruchem KRK w 2028 i w 2027 roku to niemal 1,6 mln (ok. 23% ruchu utraconego przez wszystkie lotniska regionalne po uruchomieniu CPK). Jednocześnie na stronie 115 Polityki Lotniczej wskazano, że udział KRK w całkowitej liczbie pasażerów wybierających WAW zamiast swojego lotniska w 2017 roku wyniósł zaledwie 7%. Ponadto przywoływany w dokumencie wskaźnik connectivity potwierdza doskonale rozwiniętą w KRK siatkę połączeń, zarówno w obszarze direct connectivity, jak i indirect connectivity. Mało prawdopodobnym jest więc, by po uruchomieniu CPK Kraków Airport utracił tak dużą część ruchu w trakcie jednego roku, ponieważ 1,6 mln pasażerów to suma całego ruchu linii: PLL LOT, grupy Lufthansa (Lufthansa, Eurowings, Austrian, Brussels, Swiss), grupy AF-KLM oraz linii British Airways w 2019 roku. 1,6 mln to innymi słowy więcej niż cały, roczny ruch przesiadkowy z/do KRK (Sabre, 2019).

Na przykładzie krajów zachodniej Europy można wskazać, iż jedynie 2-9% pasażerów (mieszkańców danego kraju; z wyłączeniem mieszkańców miasta, w którym znajduje się główny port przesiadkowy obsługiwany przez narodowego przewoźnika) korzysta z głównego portu/ów przesiadkowych z całkowitym pominięciem najbliższych portów regionalnych. Zawarta w Polityce Lotniczej prognoza wskazuje, że na przełomie lat 2027 i 2028 Kraków Airport miałby utracić 17% swoich pasażerów, czyli co najmniej dwa

			<p>zakładającego m.in. koncentrację na ruchu dalekodystansowym. CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny. (...)</p> <p>Rozwój społeczno-ekonomiczny polskich regionów, będzie następował w różnym stopniu, aczkolwiek różnice pomiędzy poszczególnymi regionami będą się zmniejszały. Wiodącą rolę nadal będą pełnić najsilniejsze gospodarczo województwa (mazowieckie, pomorskie, małopolskie, dolnośląskie, śląskie, wielkopolskie) z dominującą rolą Warszawy. Powiązania gospodarcze tych regionów na poziomie krajowym oraz międzynarodowym skutkujące zwiększeniem wymiany handlowej oraz mobilności społeczeństwa zarówno między mniejszymi obszarami miejskimi oraz dużymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, będą zwiększały popyt na połączenia lotnicze.</p>	<p>razy więcej niż w przypadku analizowanych krajów.</p> <p>Ponadto porównywane kraje mają średnio 6 różnych portów, w których roczny ruch pasażerski przekracza poziom 10 mln pasażerów, natomiast prognoza długoterminowa zawarta w dokumencie zakłada funkcjonowanie w całym kraju wyłącznie jednego portu obsługującego ponad 10 mln pasażerów rocznie (tj. CPK).</p> <p>6) Brak analizy pozycji konkurencyjnej poszczególnych linii tradycyjnych na danym lotnisku oraz założeń dotyczących wpływu CPK na ofertę tych linii w portach regionalnych.</p> <p>Grupy linii tradycyjnych nie wycofają się z portów regionalnych takich jak Kraków po uruchomieniu CPK, ponieważ za pomocą tych połączeń dostarczają one strumienie pasażerów do swoich hubów. Ograniczenia środowiskowe wpływające na rejsy krajowe powodują konieczność rozbudowy strumieni dopływowych pasażerów z innych krajów, a nie ich likwidację.</p> <p>7) Niejednoznaczne, szczególnie z punktu widzenia portu lotniczego w Krakowie założenia dotyczące wpływu CPK na ruch w portach regionalnych.</p> <p>Wskazując przyjętą prognozę w Polityce Lotniczej stwierdzono: „oczekuje się, że CPK odciągnie ruch z regionów w momencie jego otwarcia w roku 2028.” (str. 73). W dalszej części dokumentu stwierdzono jednak, że ze względu na „koncentrację CPK na ruchu dalekodystansowym” „CPK nie będzie (...) stanowić konkurencji dla tych lotnisk” (str. 116).</p> <p>8) Brak spójności prognozy z ogólnymi</p>	
--	--	--	---	--	--

				<p>założeniami warunkującymi rozwój gospodarczy.</p> <p>Małopolska została wskazana jako jedno z wiodących województw w zakresie rozwoju społeczno-ekonomicznego w przyszłości (str. 117), co przełoży się na wzrost popytu na połączenia lotnicze. Jednocześnie zastosowano w prognozach niższy, niż dla całego kraju i innych regionalnych lotnisk, wskaźnik wzrostu ruchu pasażerskiego.</p> <p>9) Brak zgodności prezentowanych prognoz względem prognoz zewnętrznych (autorstwa ASM, Arup) wykonanych na zlecenie Zarządzającego Kraków Airport w latach 2018-2019, w tym względem prognozy zawartej w Planie Generalnym przyjętym do realizacji 28 listopada 2018r. Plan generalny Kraków Airport był pierwszym dokumentem uwzględniającym powstanie CPK i zatwierdzonym właśnie już po uwzględnieniu powstania Portu Solidarność. W ramach tych działań, dodatkowo potwierdzonych przez wszystkich współiników w grudniu 2020r. (czyli już w okresie pandemii) zatwierdzeniem planu inwestycyjnego krakowskiego lotniska, zakłada konsekwentną realizację inwestycji zapisanych w Planie Generalnym i te inwestycje są w trakcie realizacji.</p>	
916.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 16 i n.		<p>Już we wstępie wśród wymienianych celów Polityki wymieniane jest pozyskiwanie funduszy europejskich na rozwój polskich podmiotów lotniczych. Oczywiście jest to jak najbardziej słuszny cel niemniej niestety z całego opracowania wynika, że lotniska regionalne – szczególnie większe obsługujące rocznie powyżej 3 mln pasażerów nie mają niemal żadnych</p>	<p>Rząd podejmował wszelkie możliwe działania celem pozyskania środków unijnych na transport lotniczy. Natomiast stanowisko KE w sprawie utrudnia realizację działania.</p>

				perspektyw pozyskania finansowania UE na swój rozwój.	
917.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str.17	(...) zapewnienia przepustowości infrastruktury portów regionalnych zgodnie z prognozowanym i stymulowanym popytem na usługi lotnicze, a także skoordynowanego rozwoju tej infrastruktury na poziomie krajowym, jak i regionalnym,	<p>Doprecyzowania wymaga, w jaki sposób będzie się odbywać koordynacja rozwoju infrastruktury na poziomie krajowym, gdyż może ona być niejasno zrozumiała. Czy będzie to realizowane poprzez zatwierdzanie planów generalnych poszczególnych lotnisk czy w inny sposób? Jeżeli tak – w jaki sposób? Informacja ta jest niezbędna dla prawidłowego procesu przygotowania i weryfikacji przez zarządzających planów inwestycyjnych lotnisk.</p> <p>W nawiązaniu do uwagi nr 1 dotyczącej całościowo prognoz ruchu lotniczego zawartych w Polityce, mając na uwadze związek pomiędzy prognozą a infrastrukturą zwracamy uwagę, że prognozy w stosunku do Kraków Airport powinno się skorygować do góry biorąc pod uwagę wszystkie aspekty, które mogą mieć wpływ na spodziewany rozwój ruchu w danym porcie, jak i dane historyczne. Nieadekwatna względem obserwowanych trendów i uwarunkowań prognoza doprowadzi bowiem do braku możliwości przygotowania odpowiedniej infrastruktury, a co za tym idzie niewykorzystania potencjału lotniska i obniżenia jego rentowności.</p>	Co do zasady na szczeblu rządowym będzie to proces zatwierdzania planów generalnych. Posiadane przez MI prognozy KRK zawarte w zatwierdzonym planie generalnym również nie uwzględniają pandemii Covid, jednocześnie KRK nie przekazał zaktualizowanych prognoz dot. lotniska.
918.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 18	(...) dążenie do zapewnienia możliwie wysokiego stopnia <u>samofinansowania</u> rozwoju infrastruktury lotniczej, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności integracji transportowej miast i regionów,	Czy intencją autorów Polityki jest dążenie do samofinansowania inwestycji przez poszczególne lotniska? Czy przewiduje się tym samym ograniczenie np. w dostępie do dotacji unijnych na rozwój infrastruktury lotnisk?	Nie przewiduje się ogólnego ograniczenia w dostępie do środków unijnych na rozwój infrastruktury lotniczej, ograniczenie to wynika z ogólnego podejścia KE do finansowania

					lotnictwa. Intencją Projektodawcy z tego też względu Zarządzający lotniskami powinni dążyć do samofinansowania inwestycji w oparciu o narzędzia rynkowe.
919.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 36	Istnieje wyraźna korelacja pomiędzy liczbą podróży a wartością PKB dla danego państwa oraz regionu. Wzrost możliwości podróżowania (tzw. <i>connectivity</i>) sprzyja rozwojowi gospodarki. <i>Connectivity</i> i <i>hub connectivity</i> są miarą dostępności komunikacyjnej dla społeczeństwa, przyjętą powszechnie w badaniach i ocenie możliwości jego mobilności. Są to odpowiednio: syntetyczny wskaźnik określający dostępną liczbę bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych uwzględniający ich jakość mierzona czasem trwania podróży oraz wskaźnik określany dla jakiegokolwiek portu oferującego połączenia hub-owe, określający liczbę połączeń lotniczych umożliwiających transfer pomiędzy nimi, które są obsługiwane przez ten port. Ponadto wskaźnik biorący pod uwagę minimalne i maksymalne czasy transferu, a także wazący jakość tych połączeń ze względu na długość podróży i rzeczywiste czasy przesiadek. Budowa <i>connectivity</i> ma kluczowe znaczenie dla ekonomicznych interesów państwa ze względu na ścisłą korelację ze wzrostem gospodarczym i tworzeniem nowych miejsc pracy	Należy podkreślić, że mimo wyjaśniania, że budowa dużego hubu w Polsce (CPK) pozwoli wyeliminować niekorzystne dla wskaźnika <i>connectivity</i> działań polegających na niestabilności siatki połączeń budowanej przez LCC, zmniejszenie ilości połączeń point-to-point stosowanych przez LCC na rzecz połączeń hubowych oraz zwiększenia udziału połączeń transkontynentalnych wobec tras europejskich to obecna polityka LOT i wykorzystanie dostępnej dotychczas infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie dała 10% udziału lotów typu long-haul. Można zatem domniemywać, że problemem nie jest brak dostępności infrastruktury hubowej. Oczywiście pozostaje kwestia związana z wyczerpywaniem się przepustowości portu centralnego w Warszawie. Podobnie rzecz ma się z cargo. Nie wystarczy, jak to przedstawiono w założeniach, wybudować infrastruktury lotniskowej. Ważny jest popyt na tego typu usługi, w szczególności z perspektywy struktury towarów transportowanych drogą lotniczą. W tym przypadku znów Polityka Lotnicza powinna bazować na strategicznym rozwoju PLL LOT i budowie infrastruktury cargo na CPK, czego niestety nie odnajdujemy w jej zapisach.	Projektodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.
920.	Międzynarodowy	Str. 37	siatka największych przewoźników LCC jest	Na stronie 37 dość krytycznie Polityka	Uwaga uwzględniona.

	Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.		<p>skupiona na kilku/kilkunastu połączeniach, odpowiedzialnych za ponad 70% całego ich ruchu i pozostaje "jednowymiarowa" - przewoźnicy są silnie skoncentrowani na strumieniu ruchu pomiędzy Polską a Europą Zachodnią; brak możliwości przesiadkowych drastycznie ogranicza zatem liczbę obsługiwanych par miast,</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> siatka przewoźników <i>point-to-point</i> jest znacznie mniej stabilna niż przewoźników sieciowych i charakteryzuje się dużą sezonowością z powodu niskich barier wejścia i wyjścia na pojedyncze rynki, <input type="checkbox"/> w modelu siatkowym praktycznie wykluczona jest możliwość oferowania lotów międzykontynentalnych, jak również obsługa mniej rozwiniętych rynków krótkodystansowych, tym samym podróże międzykontynentalne są realizowane przez węzły położone poza granicami kraju, <input type="checkbox"/> przewoźnicy <i>LCC</i>, stosując stosunkowo duże samoloty, ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach (średnio dwuipółkrotnie niższą niż u przewoźników sieciowych). 	<p>Lotnicza odnosi się do działalności przewoźników LCC. Z perspektywy krakowskiego lotniska, największego portu regionalnego w Polsce, dyskusyjnym wydaje się być stwierdzenie, że tani przewoźnicy nie są w stanie dostarczyć zróżnicowanej oferty siatkowej, czy że charakteryzuje się dużą niestabilnością i sezonowością. Działanie tych przewoźników jest uzasadnione popytem na wybrane kierunki i jest klasycznym przykładem wdrażania elastycznego zarządzania i dostosowywania oferty do bieżącej sytuacji na rynku. Podnosi się również, że przewoźnicy niskokosztowi stosując duże samoloty ograniczają liczbę częstotliwości na poszczególnych trasach, co wydaje się być raczej pożądanym w celu uzyskania pozytywnego efektu ekologicznego. Innym zastrzeżeniem kierowanym pod adresem LCC jest stosowanie przez LCC modelu <i>point-to-point</i>, podczas gdy pasażerowie preferują bezpośrednie połączenia a korzystanie z węzła przesiadkowego nie wynika z ich preferencji (że chcą lecieć do hubu i przesiadać się tam i lecieć dalej) a raczej z ekonomiki (jeżeli to będzie tańsza opcja biletu) lub braku innej opcji. Potwierdza to m.in. IATA Stimulation Curve, która zakłada, że bezpośrednie połączenie jest w stanie wygenerować do trzech razy więcej pasażerów niż połączenie z przesiadką.</p>	
921.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 60	Tabela – analiza SWOT	<p>Polityka Lotnicza w analizie SWOT nie uwzględnia w zagrożeniach narastającego problemu wypłaty przez porty lotnicze coraz większych odszkodowań z tytułu utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Brak udziału budżetu Państwa czy budżetu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zakwestionowany fragment analizy SWOT został już uwzględniony w słabych stronach.</p>

				<p>samorządów oraz brak udziału linii lotniczych w tym zakresie powoduje, że cały ciężar finansowy związany z uciążliwościami akustycznymi został przerzucony na lotniska, które nie są podmiotami czysto komercyjnymi (lotniska są niejednokrotnie obiektami użytku publicznego przynoszącymi korzyści dla regionu, kraju itd). Z drugiej strony rozwój ruchu lotniczego będzie powodował wzrost hałasu i narastanie problemu w przyszłości, o czym pisze się w innej części dokumentu. Wątpliwe jest również to, że problem ograniczeń spowodowanych hałasem dotyczy Lotniska Chopina w Warszawie (strona 107) ale już nie będzie dotyczyć lotniska CPK. Polityka Lotnicza w analizie SWOT nie uwzględnia w zagrożeniach narastającego oporu społecznego przeciwnego rozwojowi branży (budowie, przebudowie i rozbudowie lotnisk), tym czasem często zaawansowaną dyskusję publiczną wokół inwestycji obserwujemy zarówno w przypadku wdrażania planów rozbudowy istniejących lotnisk jak i w przypadku planów budowy CPK.</p>	
922.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.</p>	Str. 76 i n.	Tabela nr 6, rysunki nr 45, 46	<p>Polityka jest niejednoznaczna w zakresie określenia roli lotnisk regionalnych po powstaniu CPK. Z jednej strony wskazuje się w niej, że rola tych lotnisk jest kluczowa dla rozwoju regionów i kraju, z drugiej strony rola lotnisk regionalnych w myśl Polityki ma skupić się na „dostarczaniu” pasażerów do hubu CPK, w innym miejscu wskazuje się, że inwestycje kolejowe (budowa tzw. szprych kolejowych) mają na celu przejęcie ruchu pasażerskiego z wszystkich większych aglomeracji w Polsce do CPK, co wskazywałoby, że krajowy ruch lotniczy</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca wskazał kilka różnych możliwych scenariuszy rozwoju portów regionalnych, co do których finalnie podejmą decyzję zarządzający lotniskami jak również właściciele.</p>

				<p>będzie marginalizowany a „dostarczanie” pasażerów do CPK będzie zadaniem kolei. Zamieszczone prognozy CPK wskazują, że po oddaniu do eksploatacji tego portu w 2028 roku spadnie ruch na wszystkich lotniskach regionalnych, a zatem ich stan obecny nie wymagałby rozbudowy, mimo że w opisie wskazuje się na rozwój lotnisk regionalnych.</p> <p>Polityka bazuje na założeniu, że budowa CPK i związane z tym plany rozwoju narodowego przewoźnika PLL LOT, wygenerują wartość dodaną na zasadzie: będzie infrastruktura (podaż) to pojawi się pasażer i wzrośnie cargo (popyt).</p> <p>Ponadto należy podkreślić, że budowa CPK dla wszystkich krajowych lotnisk regionalnych przyniesie skutek odwrotny – tj. prognozuje się przejęcie pasażerów z portów regionalnych przez CPK niezależnie od ich lokalizacji i preferencji pasażerskich decydujących o wyborach portu docelowego. Umocni się zatem pozycja tzw. warszawskich portów przy pogorszeniu pozycji portów regionalnych.</p>	
923.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 94	Regionalizacja oraz decentralizacja rozwoju sieci portów lotniczych, zakładana w PRLiLUN przy pewnych zaletach tego wariantu nie zapewniła w długim okresie efektywności funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce. Rozdrobnienie ruchu lotniczego wynikające z decentralizacji, zmniejszyło efekty skali, a w związku z tym miało wpływ na rentowność funkcjonowania portów lotniczych, jak również osłabienie oferty przewoźników lotniczych	Polityka Lotnicza na stronie 94 krytycznie ocenia regionalizację oraz decentralizację rozwoju portów lotniczych zakładaną w PRLiLUN jako mało efektywne. Z jednej strony Polityka wskazuje na budowę CPK jako głównego portu co wskazuje na odejście od dotychczasowego modelu rozwoju lotnisk w Polsce w kierunku centralizacji z drugiej strony Polityka mówi o konieczności rozwoju lotnisk regionalnych (a zatem idzie w kierunku utrzymania decentralizacji) a z	Uwaga nieuwzględniona. CPK ma wykorzystać szansę dla lotniska hubowego, które nie było wcześniej wykorzystane. Pomimo nakreślonej centralizacji, regionalne porty lotnicze będą mogły pełnić rolę infrastruktury uzupełniającej. Nie da się również zaprzeczyć, iż CPK może lotniskom regionalnym odebrać część pasażerów, ostatecznie

			skoncentrowanych głównie na połączeniach punkt-punkt. Istnienie silnego portu lotniczego, który przez sieć krajowych i międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych oraz powiązanej nimi siatki połączeń przewoźnika/przewoźników posiadających bazę w porcie lotniczym, zwiększy wartość dodaną związaną z większymi przepływami pasażerów transferowych.	trzeciej strony wskazuje że centralizacja zabierze wiodącym lotniskom regionalnym pasażerów. Należy nadmienić, że akurat największy spadek ruchu pasażerskiego po wybudowaniu CPK wskazuje się w portach regionalnych, które dotychczas pokazały najlepszą rentowność w tym w Kraków Airport, co znow jest sprzeczne z informacją, że decentralizacja była nieefektywna ekonomicznie, a centralizacja miałaby poprawić efektywność ekonomiczną w skali krajowej.	będzie to wiadome dopiero po uruchomieniu CPK.
924.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 96	Tym samym stworzenie konkurencyjnej sieci portów lotniczych wymaga zapewnienia odpowiednich warunków do stworzenia sieci opartej na silnym porcie lotniczym, który zapewniłaby z jednej strony ofertę dla lokalnych pasażerów, a drugiej pasażerów tranzytowych (krajowych, a przede wszystkim zagranicznych). <u>Natomiast potencjał portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu predestynuje je do funkcjonowania jako głównych punktów dostępu do krajowej sieci transportowej. Rozwój tych portów będzie niezbędny dla podnoszenia mobilności oraz w końcowym efekcie atrakcyjności i konkurencyjności gospodarczej regionów znajdujących się w obszarze ciężenia portów lotniczych.</u> Porty lotnicze obsługują największe (po Warszawie) aglomeracje w Polsce posiadają istotny potencjał do obsługi znacznej liczby pasażerów rocznie.	Z jednej strony, Polityka wskazuje na konieczność koordynacji rozwoju infrastruktury lotniczej w Polsce, a z drugiej strony, brak wskazanych jest chociażby kierunków rozwoju tych lotnisk jako wskazówki dla zarządzających do opracowania planów generalnych, które będą podlegały zatwierdzeniu przez MI. Konieczne jest wskazanie w Polityce roli poszczególnych lotnisk w całym systemie transportowym kraju jako wytycznych dla zarządzających do opracowania lub aktualizacji planów generalnych. Na stronie 96 Polityki Lotnictwa wspomniany jest potencjał lotnisk regionalnych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu predestynujących je jako główne punkty dostępu do krajowej sieci transportowej. Jak wcześniej informowaliśmy, Polityka w tym zakresie jest rozbieżna, bo z jednej strony mówi się, że będzie to uzyskane poprzez przerzucenie lotniczego ruchu krajowego na połączenia kolejowe (tzw. szprychy, patrz str. 99 i 100), z drugiej po uruchomieniu CPK ma spaść	Celem polityki nie jest wskazywanie roli dla poszczególnych portów lotniczych. To od zarządzających będą zależały ostateczne decyzje co do kierunków rozwoju portów regionalnych. Polityka nakreśla ogólne oczekiwane kierunki.

				<p>ruch lotniczy z tych wiodących lotnisk regionalnych jako efekt właśnie przejęcia ruchu przez koleje (tabela na stronie 74 i 75) a z trzeciej strony lotniska te mają być głównymi punktami dostępu do krajowej sieci transportowej. Niestety tak opisane docelowe funkcje lotnisk regionalnych nie pozwalają na przyjęcie jakiegokolwiek strategii dla takiego lotniska.</p>	
925.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.</p>	<p>str. 110</p>	<p>Uporządkowanie kwestii praw właścicielskich do lotniska Chopina, udziałów w lotniskach regionalnych oraz Programu CPK pozwoli na podejmowanie przez państwo polskie skutecznych działań związanych z koniecznością kształtowania pożądanego kształtu sieci lotnisk w Polsce. Poza konieczną integracją działań związanych z przygotowaniem do przeniesienia ruchu cywilnego z lotniska Chopina na CPK możliwe będzie również efektywniejsze podejmowanie działań związanych z zabezpieczeniem rozwoju lotnisk regionalnych, w których obecnie PPL posiada udziały. Ze względu na konieczność dążenia do maksymalizacji łańcucha wartości sektora lotniczego, działania podmiotu odpowiedzialnego za lotnisko centralne (lotnisko Chopina, docelowo CPK) względem lotnisk regionalnych powinny charakteryzować się aktywnym udziałem w kształtowaniu strategii rozwoju w tych portach lotniczych, w których inwestycje wykazują odpowiednią efektywność ekonomiczną i w perspektywie</p>	<p>Wyjaśnienia i pełniejszego opisu wymaga stwierdzenie dotyczące uporządkowania udziałów w lotniskach regionalnych – prosimy o szersze wyjaśnienie tego zagadnienia, faktycznie planowanych działań w tym zakresie, krótko mówiąc planowanego sposobu osiągnięcia tego celu</p> <p>W jaki sposób PPL będzie partycypować w kształtowaniu strategii rozwoju lotnisk, w których posiada udziały?</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>

			przyniosą wartość dodaną do rozwoju danego regionu i gospodarki na poziomie krajowym.		
926.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 111	Część lotnisk wymaga nowych inwestycji w związku z przyjętymi kierunkami ich rozwoju. W przypadku innych kluczowe jest utrzymanie w dobrym stanie istniejącej infrastruktury lotniskowej. Niezależnie od wahań koniunktury, konieczne jest wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu wsparcia rozwoju infrastruktury portów lotniczych pełniących szczególną rolę dla realizacji podstawowych funkcji państwa.	<p>Polityka z jednej strony wskazuje na konieczność realizacji inwestycji w poszczególnych portach z uwagi na przyjęte kierunki rozwoju, a z drugiej mówi o konieczności skoordynowanego rozwoju lotnictwa – czy przewiduje się w szybkim czasie, przygotowanie dokumentu określającego plan wdrożenia (Polityki), który zweryfikuje zakres planowanych inwestycji poszczególnych lotnisk, określi ich rolę w całym systemie transportowym kraju, dając konkretne wskazówki zarządzającym do określenia zakresu inwestycji niezbędnych do przygotowania i realizacji, tym samym dając podstawy do opracowania lub aktualizacji planów generalnych, które będą zatwierdzane przez MI?</p> <p>Przygotowanie planu generalnego lotniska jest procesem wieloetapowym, wymagającym koordynacji z podmiotami operującymi na lotnisku (w tym przede wszystkim stroną wojskową, jeśli lotnisko jest współużytkowane), często zlecanym do wykonania przez podmioty zewnętrzne.</p> <p>W związku z tym istotne jest aby już na wstępnym etapie zarządzający określili podstawowe założenia, w oparciu o które plan generalny powinien zostać przygotowany. Etap zatwierdzania przez MI, jako ewentualny etap koordynacji planów rozbudowy poszczególnych lotnisk, jest zbyt późnym do wprowadzania ewentualnych zmian w planie generalnym i może</p>	Uwaga nieuwzględniona. Polityka lotnicza jest dokumentem kierunkowym i w sposób ogólny określa rolę lotnisk w systemie transportowym kraju. Jednocześnie ze względu na ogólny charakter nie wskazuje konkretnych inwestycji. W zakresie planów generalnych w dokumencie zawarto ogólne oczekiwania, jednocześnie obecnie pracuje się nad propozycjami prawnymi regulującymi ten obszar.

				powodować przeprowadzenie całego procesu jego przygotowania od nowa.	
927.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 116	Analiza wybranych portów regionalnych wykazuje, że większość ruchu lotniczego generowana jest przez przewoźników niskokosztowych lub czarterowych. Kolejną kwestią jest niski udział lotów długodystansowych w portach regionalnych. Są to pojedyncze destynacje w wybranych portach <u>nierządki wynikające z oferty przewoźników czarterowych, a w pozostałych wypadkach w ogóle nie występują regularne połączenia długodystansowe. Taka specyfika oferty połączeń lotniczych doskonale ukazuje nastawienie portów regionalnych na zapewnienie krótkodystansowych połączeń międzynarodowych i krajowych.</u>	Polityka zakłada odgórnie, że porty regionalne nie są nastawione na połączenia długodystansowe, a jedynie krótkodystansowe. Dotychczasowy rozwój Kraków-Airport nie uzasadnia takiej tezy, w dużej mierze dzięki ofercie PLL LOT, połączeń bezpośrednich z Krakowa do Chicago i Nowego Jorku. Gdyby nie kryzys rynku lotniczego związany z pandemią COVID19, to także amerykański przewoźnik American Airlines oferowałby połączenia na trasie Kraków-Chicago. Innym przykładem lotniska regionalna z ofertą długodystansowego połączenia jest port Rzeszów-Jasionka. Czy w ramach Polityki Lotniczej oczekiwaniem jest aby porty regionalne ograniczyły swoją siatkę połączeń wyłącznie do tras krótkodystansowych i krajowych. W jaki sposób w praktyce porty miałyby to realizować biorąc pod uwagę główne zasady dyrektywy, w tym brak dyskryminacji.	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano w tekście w portach regionalnych występują pojedyncze połączenia długodystansowe które stanowią jednak rzadkość. W polityce nie zawarto informacji o jakimkolwiek ograniczaniu siatki połączeń przewoźników lotniczych w portach regionalnych.
928.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 116	Założenia dotyczące wpływu Centralnego Portu Komunikacyjnego na funkcjonowanie lotnisk regionalnych w Polsce oraz określenie ich roli zostało ujęte w Koncepcji CPK.	Z uwagi na fakt, że plany generalne lotnisk będą zatwierdzane z zachowaniem zgodności z Polityką, istotne jest aby wszystkie istotne elementy dotyczące lotnisk regionalnych były wprost zawarte w Polityce, a nie odwoływały się do Koncepcji CPK. Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów Polityki w tym zakresie, gwarantując precyzyjny pakiet wytycznych dla zarządzających lotniskami odnośnie roli lotnisk, jaką mają pełnić i jakie elementy Koncepcji CPK	Uwaga nieuwzględniona. W zakresie planów generalnych w dokumencie zawarto ogólne oczekiwania. Celem polityki nie jest wskazywanie roli dla poszczególnych portów lotniczych, to od zarządzających będą zależały ostateczne decyzje co do kierunków rozwoju portów regionalnych.

				powinny być w planach rozwoju lotnisk uwzględnione.	
929.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 116-117	CPK nie będzie stanowić zatem konkurencji dla tych lotnisk, lecz będzie wobec nich komplementarny Niemniej jednak plany powstania CPK warunkują konieczność weryfikacji bądź opracowania z uwzględnieniem tzw. „efektu CPK” : 1. prognoz ruchu dla poszczególnych lotnisk; 2. strategii rozwoju regionów w tym regionalnych strategii transportowych; 3. planów generalnych poszczególnych lotnisk, które odzwierciedlają wpływ CPK co do przewidywanego kierunku rozwoju poszczególnych lotnisk; 4. Planów inwestycyjnych tak w zakresie nowych elementów infrastruktury jak i remontów; 5. Planów inwestycyjnych w zakresie żeglugi powietrznej.	Uszczegółowienia wymaga informacja, kto jest/będzie odpowiedzialny za przygotowanie prognoz ruchu dla poszczególnych lotnisk, które stanowią kluczowe zbiory informacji potrzebnych do opracowania strategii, planów generalnych, planów inwestycyjnych tych lotnisk. Czy prognozy te będą podlegały zatwierdzeniu na szczeblu krajowym? W jaki sposób przewiduje się standaryzację przygotowania planów generalnych lotnisk? Z racji napiętych harmonogramów realizacji CPK, istotne jest, aby jak najszybciej określić funkcje i role poszczególnych lotnisk regionalnych, na podstawie których zarządzający będą mogli przygotować plany generalne i odpowiedzialnie zarządzać portami lotniczymi	Uwaga nieuwzględniona. Prognozy ruchu lotniczego zostaną zaktualizowane pod względem wpływu COVID, ale niezależnie od tego to zarządzający lotniskami są zobowiązani do przygotowania prognoz ruchu dla poszczególnych lotnisk na potrzeby własnych planów generalnych.
930.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 117	Szczególnej uwagi będzie wymagało uwzględnienie „efektu CPK” nie tyle w zakresie relacji pomiędzy nowym lotniskiem centralnym a lotniskami regionalnymi, lecz w zakresie wpływu inwestycji kolejowych realizowanych w ramach Projektu CPK. W tym zakresie konieczna jest analiza wpływu realizacji konkretnej inwestycji kolejowej na dany port regionalny. Aktualny wykaz inwestycji kolejowych zawarty jest w Programie Wieloletnim CPK oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 225). Rozporządzenie wskazuje	W czym zakresie pozostaje analiza wpływu realizacji konkretnej inwestycji kolejowej na poszczególne porty – czy to zarządzający lotniskiem na etapie opracowania Planu generalnego powinni określić ten wpływ, czy będzie to analiza na poziomie krajowym, której wyniki należy uwzględnić np. w planie generalnym?	Do zarządzającego portem lotniczym ewentualnie w oparciu o informacje uzyskane od przewoźnika kolejowego świadczącego usługi transportowe. Plany generalne powinny określać wpływ realizacji konkretnej inwestycji kolejowej na port lotniczy.

			<p>inwestycje towarzyszące budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Chodzi o nowe linie kolejowe zbiegające się w CPK jako głównym węźle transportowym kraju. Zakłada się, że dzięki kolei dużych prędkości dojazd z każdej polskiej aglomeracji do CPK i Warszawy zajmie do 2,5 godziny.</p>		
931.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.</p>	<p>Str. 118</p>	<p>"Porty regionalne będą w większości obsługiwały połączenia bezpośrednie. Z drugiej strony przyczynią się również do poprawy efektywności CPK, ze względu na ich rozmieszczenie na terenie całej Polski. <u>Ich szczególną rolą będzie poleganie na „dowożeniu” pasażerów z różnych części kraju do CPK.</u> W tym zakresie istotne będzie skorelowanie działań zarządzających poszczególnymi lotniskami szczególnie w procesie negocjacji z przewoźnikami lotniczymi, dotyczących przygotowania siatki połączeń."</p> <p>Infrastruktura portów lotniczych pełni zarówno funkcję użyteczności publicznej, jak również jest narzędziem prowadzenia biznesu przez zarządzających lotniskami, stanowiąc przy tym istotny składnik wzrostu gospodarczego kraju. Dlatego też wymaga takiego systemu finansowania, który z jednej strony zapewni środki na wieloletnie programy inwestycyjne, z drugiej zaś pozwoli na zwiększenie rentowności funkcjonujących podmiotów. Inwestycje w zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejącej sieci portów</p>	<p>Polityka marginalizuje rozwój lotnisk regionalnych, ogranicza ich rolę jako dostarczcycieli pasażerów dla projektowanego CPK. Istotnym aspektem wskazanym w dokumencie jest podporządkowanie portów regionalnych rozwojowi CPK do tego stopnia, że zarządzający portami regionalnymi mają uwzględnić „dowożenie pasażerów do CPK” w „procesach negocjacji z przewoźnikami lotniczymi dotyczących przygotowania siatki połączeń”. Rodzi się zatem pytanie: czy siatka połączeń lotniczych w portach regionalnych powinna być tworzona w oparciu o istniejący i prognozowany popyt, czy w celu „dowożenia pasażerów” do innego portu?</p> <p>Twórcy dokumentu słusznie zauważają, że „infrastruktura portów lotniczych (...) jest narzędziem prowadzenia biznesu przez zarządzających lotniskami, stanowiąc przy tym istotny składnik wzrostu gospodarczego kraju”. W tym samym fragmencie Polityki Lotniczej zaznaczono, że należy „zwiększać rentowność funkcjonujących podmiotów”, a inwestycje w zwiększenie przepustowości finansować głównie ze środków własnych. Biorąc pod uwagę powyższe rozwój CPK powinien następować we współpracy z portami regionalnymi, a nie ich kosztem. W</p>	<p>Polityka nie zawiera treści nakazujących lub wskazujących jeden właściwy sposób postępowania. W żadnym miejscu dokumentu nie zapisano, że zarządzający lotniskami regionalnymi mają negocjować z przewoźnikami lotniczymi kwestie dowożenia pasażerów do CPK. Zarządzający lotniskami regionalnymi powinni zdawać sobie sprawę z tego, że lotnisko hubowe (obecnie Warszawa, w przyszłości CPK) może wygenerować dodatkowy ruch pasażerski, zasilający lotnisko hubowe i w swoich planach powinni to uwzględnić.</p>

			<p>lotniczych będą finansowane ze środków własnych zarządzających portami lotniczymi, jak również funduszy zewnętrznych (budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżety innych jednostek sektora finansów publicznych, środki pozyskiwane z instytucji finansowych).</p>	<p>przeciwnym wypadku zamiast osiągnąć cel wskazany w Polityce tj. rozwój transportu lotniczego w skali kraju, podjęte działania doprowadzą do obniżenia turystyczno-ekonomicznej atrakcyjności poszczególnych regionów (a w dalszej kolejności do spadku atrakcyjności całego kraju i samego CPK), spadku rentowności lotnisk regionalnych i braku środków na realizację inwestycji w infrastrukturę regionalną.</p> <p>Niejasne pozostaje w jaki sposób będzie procedowany skorelowany proces negocjacji z przewoźnikami lotniczymi w zakresie przygotowywania siatki połączeń.</p>	
932.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.</p>	Str. 140	<p>Koncepcja CPK nie ma charakteru dokumentu strategicznego, niemniej jednak jest uwzględniana na etapie zatwierdzania planów generalnych lotnisk. Tam gdzie jest to możliwe, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia w swojej opinii również dokumenty dotyczące transportu lotniczego powstałe na szczeblu wojewódzkim.</p>	<p>Cała Polityka wskazuje, że rozwój lotnisk regionalnych powinien być mocno skorelowany z budową CPK, stąd wskazane jest, aby w Polityce zostały uwzględnione wszystkie istotne elementy z Koncepcji CPK, mające wpływ na porty regionalne.</p> <p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów Polityki w tym zakresie, dając precyzyjny przekaz dla zarządzających lotniskami o roli lotnisk, jaką mają pełnić i jakie elementy Koncepcji CPK powinny być w planach rozwoju lotnisk uwzględnione.</p> <p>Prawo Lotnicze wprost wskazuje, że plan generalny podlega zatwierdzeniu w zakresie zgodności z polityką transportową kraju.</p>	<p>Uwaga w trakcie analizy – ze względu na złożony charakter uwagi, wymaga ona pogłębionej analizy. W związku z tym, po rozstrzygnięciu kwestii w zakresie jej uwzględnienia lub odrzucenia, informacja w sprawozdaniu zostanie zaktualizowana.</p>
933.	<p>Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II</p>	Str. 140	<p>Celem i przedmiotem planu generalnego lotniska jest udokumentowana prezentacja planistycznej koncepcji optymalnego</p>	<p>Z racji konieczności skorelowania rozwoju regionalnych portów z planami budowy CPK, konieczne jest wskazanie miejsca i trybu</p>	<p>Z przepisów prawa wynika z kim zarządzający sporządzając plan generalny winien go skonsultować</p>

	Kraków-Balice sp. z o.o.		rozwoju danego lotniska oraz przyjętych założeń i aspektów eksploatacji lotniska w określonym otoczeniu technicznym, meteorologicznym, środowiskowym, rynkowym i operacyjnym, w oparciu o logicznie połączone i adekwatnie zagregowane wyniki badań, prognoz i analiz.	pozyskania przez zarządzających lotniskami wytycznych i założeń „zewnętrznych” do przygotowania planu rozbudowy danego lotniska.	albo uzgodnić, od tych podmiotów lub od innych uznanych przez zarządzającego za niezbędne może on wykorzystać dane zewnętrzne do przygotowania planów rozbudowy danego lotniska.
934.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 142	Złożoność planu generalnego lotniska i jego wieloaspektowość wskazuje na celowość podjęcia działań mających na celu standaryzację procesu opracowania, a następnie uzgadniania, opiniowania i zatwierdzania planów generalnych lotnisk użytku publicznego.	Czy w ramach prac nad Polityką przewiduje się wydanie takich standardów? Mając na uwadze treść Polityki, istotną rolę CPK w całym systemie transportowym kraju, wskazane jest aby standardy opracowania planów generalnych dla lotnisk zostały możliwie szybko wydane a ich opracowanie uprzednio skonsultowane z zarządzającymi poszczególnymi portami lotniczymi w Polsce jako odpowiedzialnymi za przygotowywanie dotychczas przyjmowanych planów generalnych.	Główne wytyczne do sporządzania planów generalnych zawarte są w dokumentach przygotowanych przez ICAO niezależnie od powyższego, obecnie pracuje się nad propozycjami prawnymi regulującymi ten obszar.
935.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str.142	CPK stanowi istotny i o dużym stopniu oddziaływania czynnik, który będzie determinował wielkość i strukturę ruchu i przewozu lotniczego w Polsce. Wskazane powyżej kryteria zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu planu generalnego lotniska wskazują na konieczność wprowadzenia standardów zapewniających spójność nowych lub zaktualizowanych planów generalnych lotnisk, w szczególności poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> centralne sporządzanie krajowych prognoz popytu na ruch i przewóz lotniczy; <input type="checkbox"/> prowadzenie szerokiej wymiany informacji i konsultacji pomiędzy wykonawcą planu generalnego lotniska i innymi podmiotami prowadzącymi 	Krajowe prognozy ruchu – czy przewiduje się opracowanie na poziomie centralnym prognoz dla poszczególnych lotnisk, czy tylko ogólnej dla kraju, która będzie stanowić podstawę dla zarządzających lotniskami dla wykonania indywidualnych prognoz dla lotnisk. Prognoza jako podstawowy wskaźnik rozwoju infrastruktury jest kluczowa do opracowania planów generalnych lotnisk. <p>Krajowe prognozy były i są przygotowywane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jednocześnie, co widać na przykładzie przywołanej w Polityce prognozy IATA na zlecenie PPL, prognoza, która nie uwzględnia specyfiki danego lotniska i nie jest konsultowana z zarządzającym danym</p>	Nie przewiduje się opracowania na poziomie centralnym prognoz, prognozy w Polityce lotniczej zostaną zaktualizowane pod względem wpływu COVID na ruch lotniczy.

			działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, w szczególności przewoźnikami lotniczymi i PAŻP oraz innymi instytucjami zarządzającymi inną infrastrukturą transportową, w tym GDDKiA i PKP.	portem lotniczym jest obarczona dużym ryzykiem błędów i przeoczeń istotnych zmiennych mających wpływ na jej ostateczny kształt.	
936.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Edukacja Str. 170	Uwaga dotyczy całego rozdziału pn. Edukacja	Edukacja lotnicza w Polsce wymaga opracowania systemu zarządzania edukacją lotniczą, opartego o współpracę środowisk rządowych, szkolnych, naukowych i przedsiębiorstw lotniczych. Istotnym w systemie edukacji jest przydzielenie zadań, ról i odpowiedzialności dla edukacji formalnej i nieformalnej. Edukacja lotnicza powinna obejmować również pracowników w zakresie tzw. edukacji ustawicznej. Gwarancją prawidłowego działania systemu edukacji są opracowane przy współdziałaniu praktyków z dziedziny transportu lotniczego podstawy programowe, na bieżąco aktualizowane i dostosowywane do potrzeb rynku lotniczego oraz zmieniających się technologii i rozwoju nauki. Państwo musi zapewnić dostęp do źródeł finansowania dla edukacji formalnej i nieformalnej.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na zbyt duży stopień szczegółowości zaproponowanej zmiany w stosunku do ogólności dokumentu Polityki Lotniczej.
937.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Innowacje Str. 170 – 171	Uwaga dotyczy całego rozdziału pn. Innowacje	Dla zapewnienia ciągłego rozwoju nauki i nowych technologii w branży lotniczej niezbędne jest powiązanie systemu zarządzania edukacją lotniczą z organizacją badań naukowych i prac inżynierskich z wykorzystaniem zasobów infrastruktury przedsiębiorstw lotniczych. Edukacja formalna i nieformalna w zakresie kształtowania zainteresowań wiedzą techniczną (STEAM) wśród dzieci i młodzieży jest konieczna i niezbędna dla	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowana zmiana wykracza poza zakres dokumentu Polityki Lotniczej.

				<p>tworzenia podstaw dalszego rozwoju branży, opartego o innowacyjność, nadążanie za rozwojem naukowym i technicznym oraz dostosowaniem praktycznych rozwiązań do potrzeb branży lotniczej.</p> <p>Edukacja techniczna winna wykorzystywać najnowsze rozwiązania technologiczne: edukację elektroniczną czy wirtualną.</p> <p>Tworzenie inkubatorów najnowszych technologii (zespołów roboczych) w ramach samych przedsiębiorstw lotniczych jest sposobem na dostosowanie realnych potrzeb i oczekiwań branży.</p> <p>Istotnym jest promocja edukacji technicznej wśród młodych odbiorców poprzez organizację krajowych konkursów umiejętności inżynierskich i technicznych (SkillsPoland) oraz udział w konkursach na poziomie europejskim (EuroSkills) i międzynarodowym (WorldSkills).</p>	
938.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie Str. 172 - 178	Uwaga dotyczy całego rozdziału pn. Zatrudnienie i edukacja w lotnictwie	<p>System zarządzania edukacją lotniczą powinien obejmować zawodoznastwo branżowe oparte o współpracę jednostek edukacyjnych i przedsiębiorstw lotniczych.</p> <p>2. Ścieżkę kariery zawodowej w lotnictwie powinno kształtować się od najmłodszych lat, rozbudzając zainteresowanie lotnictwem, ale też kształtując umiejętności techniczne (STEAM), organizacyjne i kompetencyjne, niezbędne do pracy w lotnictwie.</p> <p>Niezbędnym jest zapewnienie właściwych kadr nauczycielskich i mentorskich; odpowiednio przygotowanych i wynagradzanych.</p> <p>Uczniowie potrzebują wiedzieć, jakie rodzaje zawodów i stanowisk pracy występują we wszystkich dziedzinach lotnictwa, jakie są wymagane umiejętności i kompetencje,</p>	Uwaga częściowo uwzględniona.

				<p>zakres wykonywanych prac i odpowiedzialności na stanowisku oraz jak opracować ścieżkę kariery edukacyjnej i zawodowej.</p> <p>Dla celów zapewnienia wystarczającej ilości kadry w branży lotniczej niezbędna jest weryfikacja obecnych i prognozowanych struktur zawodowych i uwzględnieniem prognoz w organizacji systemu zarządzania edukacją lotniczą.</p> <p>Możliwość organizacji branżowych centrów umiejętności (BCU), opisanych w KPO, przez przedsiębiorstwa lotnicze.</p> <p>Należy wzmocnić obszar doskonalenia nauczycieli kształcenia zawodowego poprzez zwiększenie dostępu do realizacji obowiązkowych szkoleń branżowych nie tylko u pracodawców, ale również w tworzonych w ramach KPO branżowych centrach umiejętności.</p> <p>Promocja zawodów lotniczych przy zapewnieniu atrakcyjności finansowej i rozwoju osobistego pracowników są podstawą działań, niezbędnych do tworzenia potencjału zawodowego w branży lotniczej.</p>	
939.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 192	<p>Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu lotniczego na środowisko powinno być jednym z priorytetów dla portów lotniczych oraz przewoźniczych lotniczych w Polsce. Sektor lotniczy powinien wnieść istotny wkład w redukcję globalnych emisji zanieczyszczeń. (...) Postępujące zmiany klimatyczne wymuszają na zarządzających infrastrukturą lotniczą i nawigacyjną adaptację istniejącej infrastruktury do zmieniających się warunków</p>	<p>Opis kierunku interwencji VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym w dużym stopniu wskazuje na konieczność angażowania się w tym zakresie przez porty lotnicze. Niemniej na uwagę zasługuje fakt, że emisja zarówno CO2 jak i hałasu jest efektem działalności nie tyle lotnisk co przewoźników lotniczych operujących na lotnisku. Niestety z uwagi, że główny koszt tej uciążliwości ponoszą nie linie lotnicze a lotniska jak również ograniczona możliwość realizacji zadań w celu redukcji CO2 i hałasu przez lotniska nie jest to system efektywny,</p>	Projektodawca zapoznał się z uwagą i przyjął do wiadomości.

			atmosferycznych. Wzrost średnich temperatur i zwiększone opady wpłyną na konieczność inwestowania w dodatkowe chłodzenie budynków i infrastrukturę odwadniania np. dróg startowych. Aktualnie można zauważyć już pewne ograniczenia dotyczące operacji naziemnych i lotniczych, związane z gwałtownymi zmianami pogody – takimi jak silne wiatry, obfite deszcze i opady śniegu.	motywujący do zmian u źródła problemu.	
940.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str.197-198	Plany zagospodarowania przestrzennego mają gwarantować, że na terenach wokół lotniska nie będą w dalszym ciągu powiększane i tworzone nowe skupiska ludności, które mogłyby być narażone na oddziaływanie hałasu lotniczego. Konieczna jest ścisła współpraca zarządzających lotniskami z władzami samorządowymi w celu planowania przestrzennego otoczenia lotnisk, ustalenia stref ochronnych wokół lotnisk, a na obszarze, na którym występują poziomy uciążliwości hałasowej i ograniczenia w zakresie zagospodarowania i korzystania z terenów.	Konieczne jest wprowadzenie narzędzi prawnych, które uregulują zasady współpracy pomiędzy zarządzającymi, a władzami samorządowymi, mobilizując samorządy, do respektowania ustaleń planów generalnych lotnisk i podejmowania szybkich działań na obszarze samorządów celem opracowania bądź dostosowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego do ustaleń planów generalnych. Obecnie działające mechanizmy prawne nie zapewniają bezpieczeństwa w zakresie możliwości szybkiego reagowania na działania będące wynikiem braku dostosowania mpzp do zapisów zawartych w planach generalnych, tym samym staje się możliwe powstawanie obiektów budowlanych, realizowanych zgodnie z wydanymi pozwoleniami na budowę jednakże mogących stanowić przeszkody lotnicze. Należałoby poszukiwać mechanizmów prawnych zobowiązujących samorządy do bardziej skutecznego, niezwłocznego wprowadzania zmian w mpzp.	W polityce lotniczej został zauważony poruszony problem i zostały nakreślone ogólne kierunki działań do realizacji w tym zakresie, jednak wprowadzenie narzędzi prawnych regulujących zasady współpracy pomiędzy zarządzającymi, a władzami samorządowymi wykracza poza zakres dokumentu.
941.	Międzynarodowy Port Lotniczy im.	Str. 199	Wyniki monitorowania hałasu powinny być uwzględniane na etapie tworzenia i	W jaki sposób należy uwzględnić te wyniki w planie generalnym lotniska? Wskazać wyniki	Główne wytyczne do sporządzania planów generalnych zawarte są w

	Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.		aktualizacji planów generalnych lotnisk.	czysto informacyjnie, jako dane historyczne, czy w jakiś określony sposób? Zagadnienie wymaga doprecyzowania, aby nie budziło wątpliwości na etapie sporządzania planu generalnego, a następnie problemów przy jego zatwierdzeniu.	dokumentach przygotowanych przez ICAO niezależnie od powyższego, obecnie pracuje się nad propozycjami prawnymi regulującymi ten obszar. Minimalne wymagania dot. wytycznych Planu generalnego są zawarte w art. 55 Ustawy Prawo Lotnicze.
942.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Str. 210	System monitorowania „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” ma na celu ocenę stopnia postępu realizacji wdrażania Polityki lotniczej, a także identyfikację barier i trudności przy wdrażaniu Polityki lotniczej. Podstawą skuteczności wdrażania działań opisanych w Polityce lotniczej jest wiedza pozyskana od podmiotów rynku lotniczego oraz od właściwych jednostek administracji rządowej.	Jak będzie wyglądał system monitorowania wdrażania Polityki, czy przewiduje się pozyskiwanie informacji bezpośrednio z lotnisk, jeżeli tak - w jaki sposób? Wskazane jest przedstawić mechanizm monitorowania, aby zarządzający lotniskami mogli się przygotować do odpowiednich działań.	Będzie to wiedza pozyskana od podmiotów rynku lotniczego oraz od właściwych jednostek administracji rządowej w tym m.in. od zarządzających portami lotniczymi na podstawie pozyskanych informacji sporządzone będą sprawozdania z realizacji polityki, o czym jest mowa w rozdziale dot. zasad realizacji monitorowania polityki.
943.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Cały dokument – uwaga ogólna		Zapisy Polityki są bardzo ogólne z punktu widzenia portu regionalnego i ukierunkowane przede wszystkim na prezentację uwarunkowań budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Konkretnych informacji o kierunkach rozwoju portów regionalnych, w tym lotniska Kraków-Balice, praktycznie brak, poza jedną, wskazującą CPK jako lotnisko główne, a pozostałe porty, jako lotniska dowożące ruch do CPK. Dokument ma bardziej charakter strategii rozwoju CPK niż charakter polityki kompleksowego rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce. Kraków Airport od zawsze podkreślał kwestie znaczenia CPK dla polskiego rynku lotniczego i jako pierwszy port lotniczy uwzględnił powstanie CPK w swoich dokumentach planistycznych	Z założenia Polityka Lotnicza ma wyznaczać ogólne kierunki dla rozwoju rynku lotniczego w Polsce, należy podkreślić że rola Polityki nie jest uzasadniania inwestycji CPK, a wpisane jej w system transportowy kraju. Jednocześnie w dokumencie nie zawarto informacji na temat konkretnych inwestycji w portach lotniczych.

				na przestrzeni ostatnich 5 lat. Zaplanowane inwestycje są w trakcie realizacji, aby przy istniejącym CPK Kraków Airport mógł obsługiwać poziom około 12 milionów pasażerów rocznie.	
944.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.	Cały dokument – uwaga ogólna		Przyjęcie dokumentu Polityki w trudnym dla lotnictwa okresie, w którym nie jest możliwy do oszacowania negatywny wpływ COVID-19 na całą branżę lotniczą jest obarczony dużym prawdopodobieństwem, że główne założenia będące podstawą opracowania tego dokumentu mogą ulec szybkiej i znaczącej dezaktualizacji. Dotyczy to w szczególności prognoz ruchu lotniczego, które nie uwzględniają w żaden sposób sytuacji popandemicznej (wpływu covid na ruch biznesowy [prawdopodobny wzrost znaczenia szkoleń i spotkań online], wpływu opisywanych działań proekologicznych powodujących wzrost kosztów funkcjonowania branży, co zapewne przełoży się na ceny biletów i prawdopodobnie dodatkowo spowolni przyrost ruchu pasażerskiego [UE planuje opodatkować paliwo lotnicze od 2023 r. co przełoży się we wzrost cen biletów]). Cywilny ruch lotniczy w Polsce dynamicznie rozwinął się dzięki pojawieniu się przewoźników LCC, którzy oferując tanie bilety dali dostępność tego transportu dla większości Polaków. Radykalna zmiana zasad funkcjonowania rynku może wpłynąć na spadek popytu na podróże lotnicze.	Projektodawca zdaje sobie sprawę, że prace nad Polityką lotniczą przebiegają w bardzo trudnym okresie spowodowanym pandemią COVID-19. W związku z powyższym projektodawca dopuszcza możliwość ewentualnej modyfikacji dokumentu w przyszłości.
945.	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II	Cały dokument – uwaga		Polityka pomija kwestie odnośnie ciągłego dostosowywania wyposażenia, infrastruktury oraz szkolenia personelu lotniskowego do	Uwaga nieuwzględniona. Jak można zauważyć, przepisy EASA podlegają ciągłym zmianom i nie

	Kraków-Balice sp. z o.o.	ogólna		ciągłe zamieniających się przepisów EASA określanych w przepisach wykonawczych AMC.ADR oraz CS ADR-DSN. To powinno być zdefiniowane, a nie jedynie mowa o potrzebie dostosowania do restrykcyjnych wymagań sanitarnych związanych z COVID-19	sposób je uwzględnić w tak ogólnym dokumencie o rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce. To zarządzający lotniskami są zobowiązani do ciągłego dostosowywania wyposażenia, infrastruktury oraz szkolenia personelu lotniskowego do ciągle zmieniających się przepisów EASA, a podmiotem nadzorującym w tym zakresie jest ULC.
946.	WELCOME Airport Service	Ogólna uwaga do PRLC	Podstawowa uwaga dotycząca pominięcia agenta handlingowego w dokonanych analizach, perspektywach rozwoju, czy koniecznych nakładach finansowych, niezbędnych do pozyskiwania kadr, sprzętu do obsługi samolotów i rozwiązań informatycznych.		Uwaga uwzględniona częściowo. W Polityce Lotniczej zostaną uwzględnione częściowo kwestie dotyczące agenta obsługi naziemnej (w zakresie kształtowania infrastruktury lotniskowej oraz rozwoju tego sektora).
947.	ULC	W dn. 16.08.2021 przysłano dodatkową uwagę	Na stronie 154 projektu Polityki rozwoju po zdaniu „W tym znaczeniu należy również dokonać uporządkowania odpowiedzialności i dokonać oddzielenia lotnictwa cywilnego od lotnictwa państwowego (i wojskowego)”	Należy dodać poniższy fragment: „ W tym celu niezbędne jest utworzenie oddzielnej władzy lotnictwa państwowego obejmującej swoją odpowiedzialnością lotnictwo państwowe w Polsce np. wg poniższego schematu: ”	Uwaga nieuwzględniona.
948.	LPR	Wkład do PRLC		Uwaga ogólna dot. funkcjonowania m.in. baz operacyjnych HEMS (w tym ograniczenia ze względu na godziny pracy lotnisk), powiększenia floty Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w statki powietrzne, dysponujące większym zasięgiem oraz udźwigiem, modernizacji bazy szkoleniowej poprzez m.in. zakup nowego symulatora lotów	Uwaga nieuwzględniona. W Polityce Lotniczej zostaną uwzględnione podstawowe informacje dot. funkcjonowania LPR, jako jednego podmiotu funkcjonującego na rynku lotniczym. Jednocześnie chcielibyśmy zauważyć, że większość postulatów podnoszonych w otrzymanym piśmie znajduje się w zakresie

				<p>Postulat wprowadzenia zmian legislacyjnych (do 2022 r.) w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ochrony prawnej powierzchni ograniczających dla lądowisk. 2. Wyeliminowania konieczności przesyłania kopii planów lotów dla lotów ratujących zdrowie i życie ludzkie. 3. Wprowadzenia rozwiązań, umożliwiających utrzymanie ciągłości dyżurów HEMS w bazach zlokalizowanych na lotniskach w chwili, gdy lotnisko to jest nieczynne (np. w godzinach nocnych czy w dni świąteczne). <p>Modernizacja lądowisk w celu dostosowania do aktualnych wymogów.</p> <p>Wymiany floty HEMS.</p> <p>Zakup symulatora lotów śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (FFS) wraz z przygotowaniem zaplecza.</p> <p>Wykonanie analiz dotyczących rozszerzenia sieci baz operacyjnych HEMS wraz z rozszerzeniem floty śmigłowców, a także uzupełnienie floty śmigłowców o większe maszyny, charakteryzujące się większym udźwigiem i zasięgiem.</p>	wyłącznych kompetencji Ministra Zdrowia, a część z nich jest zbyt szczegółowa ze względu na ogólny charakter dokumentu.
949.	ORLEN			Pismo ogólne	MI przyjęło do wiadomości otrzymane spostrzeżenia i częściowo je uwzględniono.

